

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

INSTITUTO DE ECONOMIA

MONOGRAFIA DE BACHARELADO

**IMPACTOS DO CÂMBIO E TARIFAS SOBRE  
IMPORTAÇÕES BRASILEIRAS: O CASO DOS  
AUTOMÓVEIS (2002-2007)**

OTÁVIO RIBEIRO DE ANDRADE NETO

matrícula nº 106026908

ORIENTADOR: Profa. Marta Calmon Lemme

SETEMBRO 2010

*As opiniões expressas neste trabalho são da exclusiva responsabilidade do autor*

## RESUMO

As variações nas importações de um país são consequência de uma múltipla combinação de fatores. Para muitos, algumas dessas influências podem ser tidas como mais óbvias, como a taxa de câmbio ou as tarifas de importação, enquanto que outras são mais difíceis de serem percebidas. Isso, no entanto, não as faz menos importantes. De fato, as variáveis por trás do comércio internacional são tantas que torna praticamente inviável um estudo abrangente o suficiente a ponto de mostrar todos os fatores envolvidos nas operações de comércio exterior de um país.

O comportamento de dois desses fatores - câmbio e alíquotas de importação -, tendo em vista a Economia brasileira no período 2002-2007, convergiram para um mesmo lugar nos últimos desses anos, em termos de seus efeitos sobre as importações. A taxa de câmbio brasileira, após sofrer forte desvalorização em 2002, permaneceu oscilando sem mostrar regularidade até 2004, ano que marca o início da nítida tendência à valorização cambial no Brasil. A tarifa média das importações brasileiras, por sua vez, mostrou tênue tendência de redução ao longo de todo esse período. Com o câmbio em valorização e uma pequena redução da proteção contra produtos importados, criou-se um ambiente propício à importação na Economia brasileira, principalmente a partir do ano de 2005.

A análise dos números referentes à importação e à exportação do setor automotivo brasileiro, também entre 2002 e 2007, mostrou conformidade com a evolução da taxa de câmbio no período. A constante valorização cambial vista a partir de 2004/2005 pode ser apontada como uma das responsáveis pelo forte aumento das importações do setor nos anos de 2005, 2006 e 2007, e também pela tendência à contração das exportações do mesmo setor durante esses anos. Contudo, apesar da clara influência da taxa de câmbio sobre as importações (e exportações) do setor automotivo brasileiro entre 2002 e 2007, não é possível afirmar que o câmbio foi, de fato, o principal fator responsável pelas oscilações observadas, já que diversas outras variáveis também deveriam ser mensuradas antes de se fazer uma afirmação como esta.

## SUMÁRIO

<b>Introdução.....</b>	<b>6</b>
<b>Capítulo I - Principais influências sobre o nível de importações de um país.....</b>	<b>8</b>
I.1 - A Influência do Câmbio.....	8
I.2 – A Influência das Tarifas.....	10
I.3 – As Influências Microeconômicas.....	12
<b>Capítulo II: A taxa de câmbio e as tarifas de importação no Brasil no período 2002-2007.....</b>	<b>17</b>
II.1 – Evolução da Taxa de Câmbio.....	17
II.1.1 – Os Anos 2002, 2003 e 2004: O “Efeito Lula” e Oscilações.....	18
II.1.2 – Os Anos 2005, 2006 e 2007: Política Econômica de Valorização Cambial.....	19
II.2 – Evolução das Tarifas de Importação .....	22
II.2.1 – O Mercosul e a TEC.....	22
II.2.2 – As Alíquotas de Importação no Brasil entre 2002 e 2007.....	24
<b>Capítulo III: O caso do setor automotivo brasileiro.....</b>	<b>26</b>
III.1 - Um Breve Histórico.....	27
III.2 - Tarifas e Acordos de Complementação Econômica.....	31
III.3 – Evolução da Indústria no Período 2002-2007.....	36
III.3.1 – A Evolução da Produção.....	36
III.3.2 – A Evolução das Exportações.....	37
III.3.3 – A Evolução das Importações.....	39
<b>Conclusão.....</b>	<b>44</b>
<b>Referências Bibliográficas.....</b>	<b>46</b>

## FIGURAS E TABELAS

<b>Figura 1.1:</b> Índices de Preços das Exportações Brasileiras (1990=100).....	13
<b>Figura 1.2:</b> Exportações de Aeronaves entre 1995 e 2009 (em US\$ bilhões).....	14
<b>Figura 1.3:</b> Coeficiente de Penetração das Importações na Oferta de Produtos Industrializados (%).....	15
<b>Figura 2.1:</b> Evolução da Taxa de Câmbio Nominal Brasileira (2001-2008).....	17
<b>Figura 2.2:</b> Evolução da Tarifa Aplicada Média das Importações Brasileiras.....	25
<b>Tabela 3.1:</b> Automóveis Considerados no Estudo.....	26
<b>Tabela 3.2:</b> Produção de Automóveis (2002-2007).....	36
<b>Figura 3.1:</b> Produção de Automóveis, em unidades (2002=100).....	37
<b>Tabela 3.3:</b> Exportações de Automóveis (2002-2007).....	37
<b>Figura 3.2:</b> Exportações de Automóveis, em unidades (2002=100).....	38
<b>Tabela 3.4:</b> Exportações de Automóveis (2002-2007).....	38
<b>Figura 3.3:</b> Exportações de Automóveis (2002=100).....	39
<b>Tabela 3.5:</b> Importações de Automóveis (2002 – 2007).....	40
<b>Figura 3.4:</b> Importações de Automóveis (2002=100).....	40
<b>Tabela 3.6:</b> Importações por País de Origem.....	41
<b>Tabela 3.7:</b> Importações por País de Origem (%).....	41
<b>Figura 3.5:</b> Importações X Taxa de Câmbio (2002=100).....	42

## INTRODUÇÃO

As importações de um país sofrem influências de uma série de variáveis. Essas, por sua vez, podem ter origem em aspectos macro, como é o caso do câmbio ou dos níveis de atividade econômica e de proteção, ou em aspectos micro, como é o caso dos fatores ligados à competitividade da indústria. Neste trabalho são destacadas duas dessas influências macroeconômicas, a taxa de câmbio e as alíquotas de importação, a fim de se analisar os efeitos das oscilações das mesmas sobre as importações brasileiras em um determinado período.

O período que compreende os anos entre 2002 e 2007 apresenta um fator que torna a análise do fluxo de importações do Brasil muitíssimo interessante: uma forte apreciação do Real frente ao Dólar a partir do segundo semestre do ano de 2004. Paralelamente a essa valorização cambial pôde ser percebido um considerável aumento das importações brasileiras. Esse aspecto não excluiu o setor automotivo, que, também a partir de 2004/2005, começou a apresentar um fluxo crescente de importações, panorama oposto ao que vinha sendo visto nos anos imediatamente anteriores a esse “divisor de águas”. Será, contudo, que essa mudança na perspectiva das importações do setor automotivo brasileiro se deu realmente por causa da apreciação cambial? Que essa é uma das explicações não há dúvida, mas será que essa foi de fato a maior das influências? Talvez. Essa é uma pergunta que requer maiores investigações a fim de ser respondida.

Neste trabalho objetiva-se estudar as principais origens de impactos responsáveis por modificações no volume de importações de um país e, de forma mais particular, as influências que impactaram nas importações brasileiras no período proposto para análise (2002-2007). Uma vez feito esse estudo, pretende-se usá-lo para analisar, nesse mesmo âmbito, o caso específico do setor automotivo brasileiro.

A hipótese da monografia será a de que o panorama de apreciação cambial que se estabeleceu no Brasil, a partir do segundo semestre de 2004, foi o principal determinante para o grande aumento no fluxo das importações do setor automotivo brasileiro a partir da referida data.

Este trabalho está composto de três capítulos, além da introdução e conclusão. No primeiro capítulo serão expostas as principais influências responsáveis por variações nas

importações de um país. Serão, portanto, citadas essas variáveis e também será explicado como se dá cada uma dessas relações. Uma vez consideradas, no capítulo 1, como sendo as principais dessas influências a taxa de câmbio e as tarifas sobre importações, ao longo do segundo capítulo será feito um estudo histórico de ambas essas variáveis, no período escolhido para análise, no Brasil. Por fim, o terceiro capítulo será dedicado ao caso específico do setor automotivo brasileiro, procurando mostrar e analisar dados de volume das importações e tarifas praticadas para a proteção do setor a fim de se comprovar ou refutar a hipótese levantada pela monografia.

## **CAPÍTULO I: PRINCIPAIS INFLUÊNCIAS SOBRE O NÍVEL DE IMPORTAÇÕES DE UM PAÍS**

Este capítulo tem por objetivo fazer uma exposição das principais variáveis responsáveis por influenciar o nível de importações de um país. De forma geral, essas podem ser divididas em dois grandes grupos: as influências de aspecto macro, como a taxa de câmbio ou os níveis de atividade econômica e de proteção, e as de aspecto micro, como os diversos fatores relacionados à competitividade da indústria. Aqui serão apresentadas algumas dessas influências, procurando destacar o câmbio e as alíquotas de importação dentre as demais. Serão, ainda, mostradas as maneiras como se dão as relações entre essas variáveis e o *quantum* importado por um país.

### **1.1 – A Influência do Câmbio**

Basicamente, taxa de câmbio é o nome dado ao preço de uma moeda em termos de outra. A importância desta no comércio internacional se dá pelo fato de a mesma permitir comparações entre os preços de bens e serviços produzidos em diferentes países. Como hoje em dia praticamente todas as negociações internacionais são feitas em dólar (US\$), quando se fala, aqui no Brasil, em "taxa de câmbio", está se tratando da razão R\$/US\$. Para a melhor compreensão dessa relação entre taxa de câmbio e importações, é importante, primeiramente, que se entenda o funcionamento do mercado de câmbio.

Assim como os outros preços na economia são determinados pela interação entre compradores e vendedores, as taxas de câmbio, em regimes de flutuação cambial, são determinadas pela interação entre famílias, firmas e instituições financeiras, que compram e vendem moeda estrangeira para fazer pagamentos internacionais. O mercado em que se dá o comércio de moeda internacional é denominado mercado de câmbio.

Os principais participantes do mercado de câmbio são os bancos comerciais, as empresas que se envolvem com o comércio internacional, as instituições financeiras não bancárias (como as firmas de administração de ativos e as companhias de seguros) e os



bancos centrais. Os indivíduos também podem participar do mercado de câmbio (turistas costumam comprar moeda estrangeira, por exemplo), mas tais transações em dinheiro representam uma fração insignificante das operações de câmbio.

Os bancos comerciais estão no centro do mercado de câmbio, porque quase todas as transações internacionais consideráveis envolvem o débito e o crédito de contas em bancos comerciais de vários centros financeiros. Assim, a maioria das transações de câmbio envolve a troca de depósitos bancários expressos em diferentes moedas. As empresas, por sua vez, comumente realizam operações em diversos países, fazendo ou recebendo pagamentos em moedas que não as do país em que estão sediadas. Já as instituições financeiras não bancárias vêm, nos últimos anos, oferecendo a seus clientes uma gama mais ampla de serviços, muitos deles iguais aos oferecidos pelos bancos (retrato da desregulamentação dos mercados financeiros). Entre eles estão os serviços que envolvem as transações de câmbio. Os investidores institucionais, como os fundos de pensão, freqüentemente operam com moedas estrangeiras. Finalmente, temos também os bancos centrais, que podem intervir nos mercados de câmbio (e freqüentemente se utilizam desse poder) causando intensos impactos através da compra e venda de divisas a fim de se manter certo equilíbrio sobre a taxa de câmbio. Caracteriza-se, nesse caso, a chamada "flutuação suja".

A flutuação administrada pela autoridade monetária pode ser usada de diversas maneiras, embora a idéia central em todas as formas de adoção desse padrão seja a mesma, isto é, o fato de que na prática o câmbio é um preço fundamental e, por conseguinte, não convém que o permitam flutuar livremente ao sabor do mercado, sob risco de que a Economia do país sofra sérias conseqüências. Dessa maneira, o Brasil optou, ao longo dos últimos anos, por essa forma de sistema cambial. Assim sendo, apesar de a administração cambial não se dar de forma tão rígida como seria em um regime de câmbio fixo, o governo procura estabelecer bandas de flutuação consideradas seguras. Com isso, a autoridade monetária se vê obrigada a intervir toda vez que a taxa de câmbio se aproxima dos extremos do intervalo em que a flutuação é permitida.

Num regime cambial totalmente flexível (mercado livre), a autoridade monetária não tem compromisso algum de apoiar uma determinada taxa de câmbio. Todas as flutuações na oferta e na demanda de moeda estrangeira acomodam-se por meio da alteração de preço da moeda estrangeira em relação à nacional. O Banco Central define a oferta monetária sem se

comprometer com uma taxa cambial específica, permitindo que ela flutue em resposta aos distúrbios econômicos.

No sistema de taxa de câmbio fixa, por sua vez, cabe ao Banco Central tomar as medidas necessárias para que essa permaneça constantemente num mesmo valor previamente definido. Nesse caso, o Banco Central troca moeda nacional por moeda estrangeira (ou vice-versa) para estabilizar a taxa de câmbio. Quando há compra ou venda de reservas estrangeiras pela autoridade monetária, há também, conseqüentemente, uma variação na base monetária. Em outras palavras, a oferta interna de moeda aumenta ou diminui quando o Banco Central troca moeda nacional por estrangeira para que a taxa de câmbio se mantenha constante.

Uma vez apresentado um resumo do funcionamento do mercado de câmbio, pode-se voltar à relação entre taxa de câmbio e importações. Em síntese, pode-se dizer que, permanecendo tudo o mais constante, uma depreciação da moeda de um país em relação às moedas estrangeiras (uma elevação dos preços em moeda doméstica das moedas estrangeiras) torna suas importações mais caras. Em contrapartida, uma apreciação de sua moeda (uma queda nos preços em moeda doméstica das moedas estrangeiras) torna suas importações mais baratas, incentivando-as.

Por fim, para que fique ainda mais clara a relação geral entre câmbio e importações (e exportações também), nas palavras de Krugman:

"... quando a moeda de um país se deprecia, os estrangeiros descobrem que suas exportações estão mais baratas e os residentes domésticos descobrem que as importações do exterior estão mais caras. Uma apreciação tem efeito oposto: os estrangeiros pagam mais pelos produtos do país e os consumidores domésticos pagam menos pelos produtos estrangeiros." (KRUGMAN, 2003: 243)

## **1.2 – A Influência das Tarifas**

As tarifas sobre importações constituem uma das principais maneiras de se controlar o nível de importações de um país. No entanto, a aplicação deste método não se dá de forma muito simples, já que há uma série de regras estabelecidas pela Organização Mundial do Comércio (OMC) que devem ser respeitadas. Mesmo antes da OMC existir, já havia regras estabelecidas para o comércio internacional (o GATT, antecessor da OMC, foi criado ainda na década de 40).

De forma básica, essas tarifas podem ser divididas em dois grupos: as tarifas específicas são cobradas como um valor fixo para cada unidade importada do bem, e as tarifas *ad valorem* são cobradas como um percentual do valor dos bens importados. Em ambos os casos o efeito da tarifa é aumentar o custo de internação de bens para um país.

Sendo uma das formas mais antigas de política comercial, as tarifas foram, no passado, usadas tradicionalmente como fonte de renda do governo. Porém, nos dias atuais, à exceção de economias menores, o principal objetivo em se utilizar as mesmas é a proteção. Uma tarifa sobre um bem importado aumenta o preço que os produtores domésticos daquele bem recebem por ele, já que os produtores domésticos ficam protegidos dos preços baixos que resultariam da concorrência com as importações. Assim sendo, de maneira geral, quando o importador é um "país grande", as tarifas elevam o preço de um bem neste país e diminuem o preço desse bem no país exportador. Em decorrência dessas mudanças nos preços, os consumidores perdem no país importador e ganham no país exportador, enquanto que os produtores ganham no país importador e perdem no país exportador. O governo que impõe a tarifa, por sua vez, tende a se beneficiar com ganhos de receita. Portanto, dependendo do agente em consideração, as tarifas podem ser tidas como algo positivo ou negativo.

As tarifas, contudo, não constituem a única forma de proteção, existindo outros instrumentos cuja utilização foi sendo intensificada à medida que os países foram implementando processos de liberalização comercial, seja em função de negociações comerciais ou em decorrência de processos autônomos. Uma barreira que vem sendo bastante utilizada é a medida *antidumping*, que, como o próprio nome já diz, serve de proteção contra o chamado *dumping*. Essa discriminação internacional de preços ocorre quando um país pratica um preço de exportação menor do que aquele usado em seu próprio mercado interno. Nesse caso, a aplicação da barreira à importação é usada com a finalidade de corrigir esse desequilíbrio.

Acordos preferenciais de comércio, por sua vez, também exercem grande influência sobre os volumes de importações e exportações dos países. A formação de blocos regionais, como é o caso do Mercosul, tende a intensificar o fluxo de trocas comerciais intra-zona, já que nesses casos é comum, sob certas especificidades, a extinção total de tarifas.

Em conclusão, um aumento na tarifa de importação incidente sobre determinado produto gera uma tendência à diminuição da quantidade importada deste produto, já que com

os preços mais altos a demanda tende a se retrair. Em contrapartida, um corte na alíquota de importação incidente sobre determinado bem deve fazer com que uma maior quantidade desse bem passe a ser importada, uma vez que essa produção apresenta preços mais competitivos.

### **1.3 – As Influências Microeconômicas**

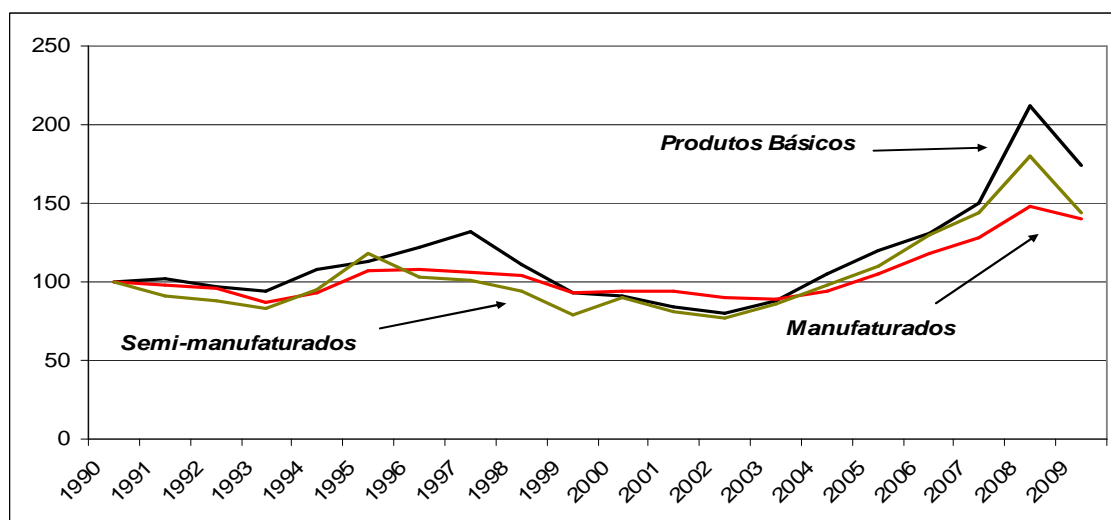
Conforme apontado por Araújo Júnior (2010), a despeito dos inúmeros estudos que sugerem a taxa de câmbio como a principal responsável pelo desempenho externo de determinadas economias ao redor do mundo, teorias mais recentes do comércio internacional procuram outros argumentos para explicar comportamentos de bens cujas exportações (e importações) insistem em não caminhar de acordo com o que seria esperado a partir das variações cambiais. Esse fenômeno, que costuma marcar o desempenho das exportações de bens industriais, é uma característica inerente a oligopólios internacionais cujo processo de competição é baseado na diferenciação de produtos. Assim, em países onde a taxa de câmbio é flutuante, as firmas exportadoras tendem a manter seus preços internacionais inalterados durante longos períodos, porque sua conduta está orientada prioritariamente à manutenção de parcelas de mercado nos países importadores. Em épocas de apreciação cambial, essas firmas procuram sustentar seu desempenho através de diversas maneiras, como o lançamento de novos produtos, abertura de filiais no exterior, aquisição de concorrentes ou formação de parcerias. O sucesso de tais estratégias varia em função da capacidade inovadora de cada empresa. Dessa forma, quanto maior o ritmo de progresso técnico da indústria doméstica, menor será o impacto de uma eventual apreciação da taxa de câmbio sobre o desempenho exportador do país.

A idéia desses estudos, na verdade, é mostrar que as variações das exportações e importações de um país não se prendem estritamente às variações da taxa de câmbio. A influência do câmbio sobre o comércio internacional estaria condicionada, portanto, dentre outras particularidades, ao setor em questão. Com isso, para estudar o desempenho externo de qualquer economia, é indispensável abordar tópicos como o ritmo do progresso técnico nas indústrias exportadoras (com possível diferenciação de produtos), o poder de mercado das firmas que ali atuam (considerando, por exemplo, possíveis economias de escala), os níveis de proteção aduaneira, o estado da infra-estrutura de transportes do país, etc.

No caso específico da economia brasileira, esse fenômeno é bastante perceptível. Como será exposto no próximo capítulo, entre os anos de 2003 e 2008 a taxa de câmbio

brasileira passou por um período de contínua apreciação. No entanto, a balança comercial brasileira registrou superávits crescentes até 2006, quando o saldo alcançou o montante inédito de 46,5 bilhões de dólares. Isso se deu, entre outras explicações, pelo fato de ter havido, à época, uma elevação dos preços das exportações muito superior à apreciação cambial em todas as classes de produtos. Como mostra a **Figura 1.1** a seguir, entre 2003 e 2008 os preços de produtos básicos, semi-manufaturados e manufaturados subiram, respectivamente, 140%, 110% e 70%.

**Figura 1.1: Índices de Preços das Exportações Brasileiras (1990=100)**



Fonte: Ipeadata<sup>1</sup> apud ARAÚJO JÚNIOR, 2010, p. 7

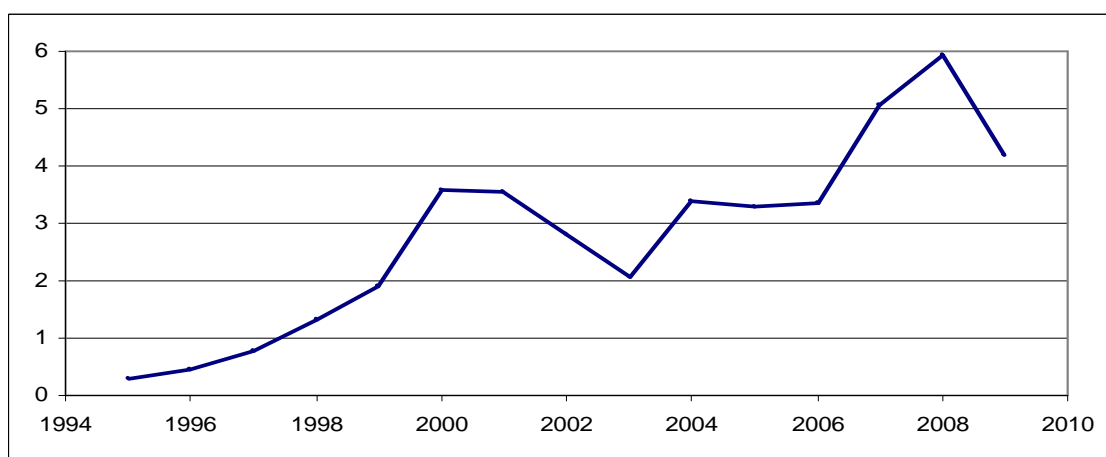
Dentre outros motivos, esse comportamento pode ser explicado pelo fato de alguns exportadores brasileiros importantes, como Vale e Embraer, possuírem poder de mercado suficiente para influenciar os preços internacionais de seus produtos. O controle sobre recursos naturais, como é o caso da Vale no setor de mineração no Brasil, é uma fonte clássica de poder de mercado. A Embraer, por sua vez, se utiliza da inovação de seus produtos para conquistar mercado e manter suas exportações em alta.

Como também foi destacado por Araújo Júnior (2010), é interessante notar que nos últimos anos as exportações relativas a equipamentos de transporte aéreo, o que inclui as vendas da Embraer, variaram de forma exatamente oposta ao que se poderia esperar a partir das flutuações da taxa de câmbio brasileira. Entre os anos de 2002 e 2003, período em que o câmbio se encontrava relativamente desvalorizado, houve um declínio dessas exportações,

<sup>1</sup>[www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br)

enquanto que entre 2004 e 2008, momento de valorização cambial no Brasil, as exportações do setor se expandiram. Isso pode ser explicado pelo fato de que no primeiro desses dois períodos a Embraer, quarta maior fabricante de aeronaves do mundo, passava por uma fase final em sua geração de aeronaves (geração esta que havia se iniciado por volta de 1995), enquanto que o segundo momento, de expansão das exportações apesar do câmbio em valorização, indica o lançamento de uma nova safra de modelos de aeronaves por parte da empresa. Por coincidência, as exportações do setor cresceram justamente durante períodos de apreciação cambial, e diminuíram num momento em que a taxa de câmbio estava desvalorizada. Cabe notar, entretanto, que as fases de crescimento deste setor são bastante previsíveis, posto que ocorrerão sempre nas ocasiões em que a Embraer estiver introduzindo um produto novo no mercado internacional, a despeito do estado da taxa de câmbio naquele instante. A **Figura 1.2** abaixo representa graficamente o que foi descrito:

**Figura 1.2: Exportações de Aeronaves entre 1995 e 2009 (em US\$ bilhões)**



Fonte: MDIC (Alice Web) <sup>2</sup> *apud* ARAÚJO JÚNIOR, 2010, p. 12

Portanto, esses dados atestam a importância da inovação e da diferenciação de produtos para conquista de mercado e obtenção de relativa independência das empresas exportadoras com relação à taxa de câmbio. Firms que inovam regularmente tendem a controlar nichos do mercado internacional durante longos períodos, através da construção de uma reputação sólida em vários países e da manutenção de posições de liderança na oferta de tecnologias de fronteira, o que lhes dá poder para influir no comportamento dos preços internacionais de seus produtos.

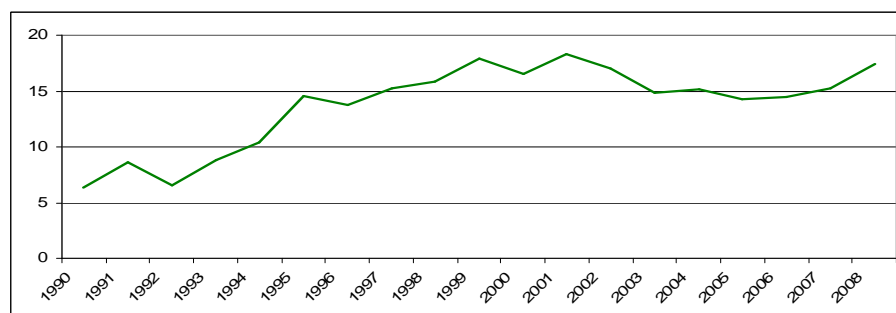
<sup>2</sup><http://aliceweb.desenvolvimento.gov.br/>

Outro mecanismo que reduz o impacto da taxa de câmbio sobre a competitividade da indústria doméstica é o investimento direto no exterior. O estabelecimento de filiais nos mercados importadores fortalece outros instrumentos de competição da empresa matriz, como a consolidação de marcas e ganhos de escala; diversifica fontes de receita e dilui os eventuais prejuízos causados pela volatilidade cambial no país de origem da corporação.

De fato, em seu texto, Araújo Júnior (2010) procurou desenvolver uma discussão focada principalmente nas influências sobre o desempenho das exportações. Porém, um estudo desse tipo pode perfeitamente ser usado como base para uma análise de importações, já que as variáveis envolvidas são as mesmas. Isto é, assim como fatores de ordem microeconômica, como inovação ou diferenciação de produtos, exercem influência sobre o volume total de exportação de um país, as importações também são suscetíveis a esses tipos de variáveis.

Em se tratando, por exemplo, do Brasil, no que diz respeito à variação das importações a partir de flutuações do câmbio, também podem ser notados alguns comportamentos contraditórios nos últimos anos. Se comparados os anos de 2001 e 2008, por exemplo, apesar da valorização cambial vista no país ao longo desse período, o coeficiente de penetração das importações na oferta de produtos manufaturados<sup>3</sup>, que revela o grau de exposição do mercado doméstico à competição internacional, atingiu valores próximos, a despeito de variações que ocorreram entre esses anos. A **Figura 1.3**, a seguir, mostra a variação deste coeficiente desde 1990 até 2008:

**Figura 1.3: Coeficiente de Penetração das Importações na Oferta de Produtos Industrializados (%)**



Fonte: Funcex<sup>4</sup> apud ARAÚJO JÚNIOR, 2010, p. 4

<sup>3</sup>Este coeficiente procura relacionar a parcela de bens importados com o total das vendas domésticas, dentro de cada indústria.

<sup>4</sup>[www.funcex.com.br](http://www.funcex.com.br)

Em conclusão, o exame de todas essas questões objetiva expor quão complexo é desenvolver um estudo que consiga efetivamente mostrar e relacionar todas as variáveis existentes por trás das variações no nível de importações e exportações de um país.



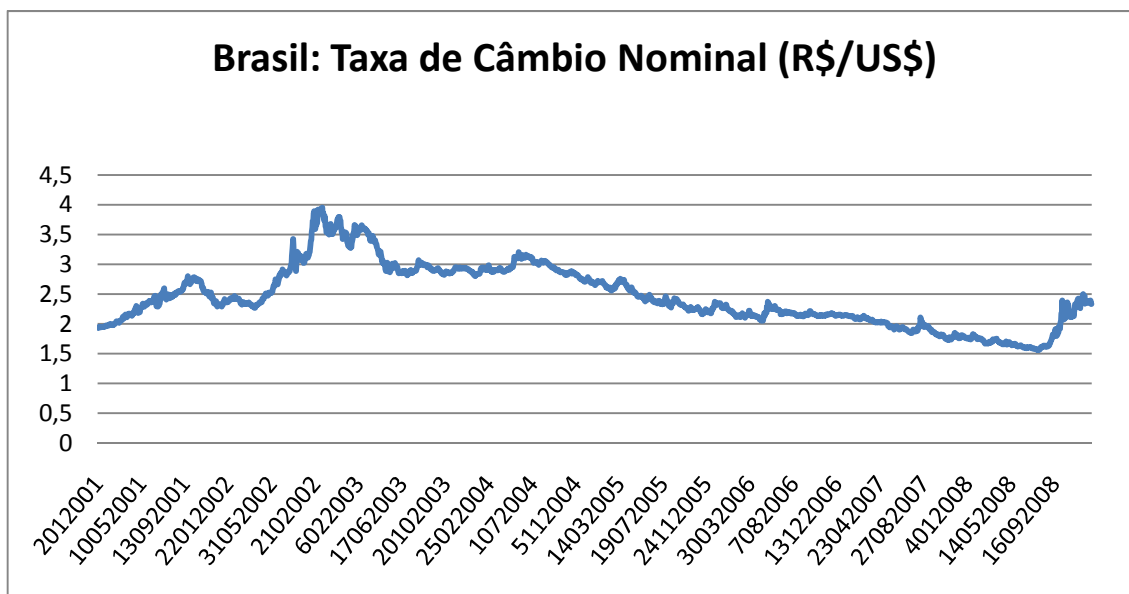
## CAPÍTULO II: A TAXA DE CÂMBIO E AS TARIFAS DE IMPORTAÇÃO NO BRASIL NO PERÍODO 2002-2007

Neste capítulo será mostrado como se deram as evoluções do câmbio e das tarifas de importação no Brasil entre os anos de 2002 e 2007. Também serão expostos os principais motivos e consequências de tais oscilações.

### 2.1 – Evolução da Taxa de Câmbio

O período que compreende os anos entre 2002 e 2007 é marcado por grande oscilação da taxa de câmbio brasileira, a começar pela forte desvalorização trazida pelas expectativas geradas em torno das eleições presidenciais no primeiro desses anos. Logo em seguida há um período de ajuste com certa valorização até o ano de 2004, quando novamente o câmbio brasileiro se deprecia. A partir desse momento, no entanto, o quadro geral é sempre de valorização, panorama que só vem a mudar no segundo semestre de 2008 com a crise financeira mundial. A **Figura 2.1** abaixo representa graficamente o que foi descrito:

**Figura 2.1: Evolução da Taxa de Câmbio Nominal Brasileira<sup>5</sup> (2001-2008)**



Fonte: Banco Central do Brasil

<sup>5</sup> Para a construção do gráfico foram utilizadas as cotações de fechamento Ptax de venda. O fechamento Ptax equivale à taxa média ponderada dos negócios realizados no mercado interbancário de câmbio com liquidação em dois dias úteis, calculada pelo Banco Central do Brasil.

### **2.1.1 – Os Anos 2002, 2003 e 2004: O “Efeito Lula” e Oscilações**

O ano de 2002 ficou marcado por uma grande instabilidade dos principais indicadores da Economia brasileira. As expectativas para as eleições presidenciais, que normalmente já trariam certa apreensão por parte da comunidade internacional, se multiplicaram diante da real possibilidade de que o novo chefe do Executivo fosse Luiz Inácio “Lula” da Silva. Além de representar a ascensão da esquerda ao poder, através do Partido dos Trabalhadores (PT), o suposto novo governo “encarnava uma mensagem de transformação talvez apenas comparável, na América do Sul, à posse de Salvador Allende no Chile, nos anos 70” (GIAMBIAGI, 2005: 196). Com essa situação, a reação do mercado financeiro mundial foi ruim. Muito ruim. Três indicadores, ligados entre si, captaram com toda intensidade essa incerteza: Primeiro, o risco-país atingiu mais de 2000 pontos-base em outubro de 2002, depois de se encontrar em pouco mais de 700 pontos em março daquele ano; Segundo, a expectativa média do mercado para a variação do IPCA de 2003, apurada pelo Banco Central em janeiro de 2002, era de 4,0%. Ela foi aumentada lentamente e chegou a setembro de 2002 em torno de 5,5%. Quando ficou claro que Lula venceria as eleições e face à indefinição que existia acerca da condução futura da política monetária, essa expectativa para a inflação de 2003 subiu quase 600 pontos em menos de dois meses, chegando a novembro em 11%; E, finalmente, a taxa de câmbio que em março de 2002 fechara a 2,32 R\$/US\$ - mesma cotação do final de 2001 – chegou a 3,89 R\$/US\$ no final de setembro, último dia antes das eleições (representando, portanto, um aumento da cotação cambial de 68% em seis meses). O mercado parecia entender que o compromisso com a estabilidade e a austeridade era do presidente Fernando Henrique Cardoso (FHC) e sua equipe econômica.

Diante desse quadro insatisfatório, ainda durante a disputa eleitoral o PT começou a mudar o tom de seus discursos, tentando acabar com a idéia de ruptura que o próprio partido havia criado para si. Sabia-se que um agravamento daquela situação em que o país se encontrava no final de 2002 provavelmente significaria a não recuperação do crédito externo e complicações para acesso aos recursos do FMI, o que, por sua vez, levaria Lula a assumir a presidência em 2003 com uma situação gravíssima: dólar em alta, inflação ascendente e o país correndo risco de insolvência.

Uma vez vencidas as eleições, o governo Lula começou a tomar uma série de medidas ortodoxas (vistas como “pró-mercado”) a fim de buscar a estabilização do ambiente econômico brasileiro. A nomeação de Henrique Meirelles, ex-presidente mundial do Bank

Boston e amplamente conhecido pelo mercado, para ocupar o cargo de presidente do Banco Central, o anúncio da conservação inicial do restante da diretoria do BC herdada de Armínio Fraga, o reforço da política antiinflacionária com novas rodadas de aumento dos juros, entre outras medidas, fizeram com que houvesse uma melhora do ambiente financeiro já a partir do primeiro trimestre de 2003. Nesse contexto o risco-país desabou para menos de 800 pontos, praticamente o mesmo nível de um ano antes, enquanto que a taxa de câmbio, ajudada também pelos excelentes resultados mensais da Balança Comercial, recuou para menos de 3,00 R\$/US\$ no segundo trimestre. É importante entender o que fez com que a apreciação da taxa de câmbio não impedisse o bom desempenho das contas externas e, especificamente, da balança comercial em 2003. Entre outras razões, isso pode ser explicado pelo efeito compensatório da apreciação do peso argentino e do euro no mesmo momento, movimentos que tornaram mais competitivas as exportações brasileiras. Além disso, o efeito da apreciação da moeda brasileira sobre a balança comercial foi também em parte atenuado pela alta do preço das exportações, pela recuperação da demanda em mercados anteriormente deprimidos (caso da Argentina) e pela maior penetração em novos mercados (por exemplo, China).

No período que vai do terceiro trimestre de 2003 até abril de 2004, a taxa de câmbio brasileira oscilou entre 2,85 R\$/US\$ e 2,93 R\$/US\$. Em seguida, nova alta foi observada em maio e junho de 2004, quando mais uma vez a taxa de câmbio ultrapassou a barreira dos 3,00 R\$/US\$. A partir do segundo semestre de 2004, contudo, observou-se um constante movimento de valorização cambial no Brasil até o choque promovido pelo aumento da demanda por dólar no contexto da crise financeira mundial, no segundo semestre de 2008.

### **2.1.2 – Os Anos 2005, 2006 e 2007: Política Econômica de Valorização Cambial**

Para entender a política cambial de todo o governo Lula, é necessário compreender o contexto de política econômica em que estiveram inseridas as causas e consequências das variações cambiais do período. Como pôde ser visto desde os primeiros momentos após a posse de Lula, o presidente apoiou-se nos mesmos pilares teóricos de seu antecessor (Fernando Henrique Cardoso) para elaborar seu modelo de política econômica. Essa política se baseava na combinação de três elementos, que formam o chamado “tripé da teoria econômica ortodoxa-liberal”: câmbio flutuante com mobilidade de capitais (isto é,

liberalização financeira externa), regime de metas para os superávits fiscais primários<sup>6</sup> (postura fiscal contracionista), e, por fim, regime de metas de inflação com um banco central autônomo. O objetivo deste tipo de política é fazer com que o governo ganhe credibilidade perante os mercados financeiros doméstico e internacional.

Tendo como a base principal do tripé o controle da inflação, as políticas fiscal e monetária acabaram sendo conduzidas de forma a evitar quaisquer possibilidades de pressão inflacionária. A política fiscal contracionista converge no combate à inflação via contração da demanda agregada. A política monetária restritiva, praticada pelo governo via altas taxas de juros, aliada a uma crescente credibilidade do país diante da comunidade internacional, fez com que o Brasil passasse a atrair grandes fluxos de capital que, por sua vez, foram responsáveis pela constante apreciação cambial tão marcante nesses anos. E essa valorização cambial também foi usada como mecanismo de combate à inflação. Dessa forma, as políticas fiscal, monetária e cambial se alinhavam com o objetivo maior de manter a inflação sob controle.

O problema gerado pela combinação das políticas macroeconômicas descritas acima é o da interdependência entre política monetária e política cambial (ou entre taxa de juros e taxa de câmbio). A plena liberalização do movimento de capitais reduz a capacidade de decisão do governo sobre a política monetária. Isto é, a taxa de juros doméstica passa a ser definida em nível internacional, dependendo da taxa externa de juros e da taxa de risco do país, sempre sob a ameaça de fuga de capitais caso o governo resolva adotar uma política que não agrade. Assim, em última instância, o movimento da taxa de juros passa a ser subordinado ao da taxa de câmbio. A política de metas de inflação em uma economia com plena mobilidade de capitais e volatilidade cambial leva a que a taxa de juros seja fortemente elevada quando ocorrem desvalorizações cambiais (para impedir o aumento da inflação) e lentamente reduzida em caso de valorizações cambiais. Além disso, nesse contexto a política fiscal também não possui autonomia, pois está condicionada ao alcance das metas de superávit primário.

---

<sup>6</sup> Superávit fiscal primário é a diferença entre a arrecadação do governo e seus gastos correntes e de investimento, excluindo-se as despesas com pagamento dos juros da dívida pública. Déficit fiscal nominal inclui todas as despesas, inclusive as financeiras. Então, quanto maior o superávit primário, menor poderá ser o déficit nominal e, portanto, maior o volume de recursos públicos utilizados para o pagamento de juros.

É preciso também lembrar que durante esses anos do governo Lula a desvalorização do dólar foi um fenômeno global, e não apenas brasileiro, causado pelo excesso de liquidez internacional e pela busca de alocação desse capital em países mais rentáveis que os EUA. O déficit americano, tanto das contas públicas quanto das contas externas, cresceu bastante desde o governo Bush. A situação das contas públicas fez com que mais dólares fossem emitidos pelo governo dos Estados Unidos, e o déficit externo americano fez com que os outros países passassem a deter mais dólares em razão dos superávits comerciais com os EUA. Portanto, seja em razão do déficit público ou comercial, mais moeda americana passou a circular mundo afora.

Com um cenário econômico cada vez mais propício, um índice de risco Brasil decrescente, juros internos rentáveis para o capital estrangeiro e um crescente superávit comercial, o Brasil se tornava um grande destino para os fluxos internacionais de dólar. A fim de tentar frear a desvalorização da moeda americana frente ao real, o Banco Central se viu obrigado a intervir frequentemente no mercado de câmbio com compras de dólares, o que fez com que as reservas internacionais brasileiras atingissem patamares recordes.

Em conclusão, pode-se dizer que, para o período estudado (2002-2007), os objetivos de controlar a inflação e conquistar credibilidade a nível internacional traçados pela política econômica do governo Lula foram alcançados com sucesso. No entanto, em contrapartida vieram resultados insatisfatórios, como os referentes à produção industrial, à taxa de desemprego (que continuou alta) e ao crescimento do PIB (baixo), mantendo a correlação entre juros elevados e baixo crescimento (que já havia sido verificada entre 1999 e 2002). Além disso, a constante busca por um aprofundamento do superávit primário restringiu a capacidade de investimento do setor público. A apreciação cambial que marcou a maioria desses anos, por sua vez, fez com que os empresários brasileiros enfrentassem um difícil paradoxo diante da dificuldade de se exportar por conta dos lucros reduzidos com a alta do real em relação ao dólar e também das dificuldades para vender no mercado interno, uma vez que a demanda estava sob o cabresto dos juros altos. Ainda assim, é verdade, as exportações brasileiras apresentaram um bom desempenho no período, sustentadas, em grande parte, por sucessivas altas nos preços de *commodities*. Uma vez obtida certa estabilidade do câmbio, somada aos fatos de a inflação estar sob controle e o desemprego ainda elevado, o governo optou por uma redução gradual da taxa de juros ao longo desses anos.

## **2.2 – Evolução das Tarifas de Importação**

Para que seja mostrada a evolução das tarifas de importação praticadas pelo Brasil durante o período analisado, é necessário que primeiro se apresente um pouco do contexto do Mercosul e do conceito da Tarifa Externa Comum (TEC).

### **2.2.1 – O Mercosul e a TEC**

A formação do Mercado Comum do Cone Sul (Mercosul) foi a resposta sul-americana às exigências da nova dinâmica da economia mundial. O novo bloco representou o ponto culminante de uma tendência que vinha se fortalecendo desde os anos 1950, quando a Comissão Econômica para América Latina e o Caribe (Cepal) já estimulava maior integração e cooperação regional, e se alastrou pelas décadas seguintes, em meio ao processo de globalização.

O processo de integração regional oficializou-se em 1991, com a assinatura do Tratado de Assunção entre Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai. O Tratado previa a formação de um mercado comum entre os quatro países, com a livre circulação de bens, serviços e fatores produtivos. Os principais objetivos eram promover o comércio intra-regional, modernizar a economia local e projetar a região de forma competitiva no mercado internacional.

Dentre as perspectivas iniciais para a região associadas à formação do Mercosul, destacam-se: programa de liberalização comercial baseado em reduções tarifárias progressivas e lineares (com diferenciações conforme o grau de sensibilidade dos produtos), levando à eliminação das tarifas no comércio intra-regional, e na eliminação de restrições comerciais de qualquer outra natureza; coordenação gradual das políticas macroeconômicas e setoriais; adoção de acordos setoriais; harmonização legislativa em áreas pertinentes; e estabelecimento de tarifa externa e políticas comerciais comuns, que pudessem trazer aumento da competitividade dos quatro países.

A data limite instituída para adoção dessas medidas foi 1º de janeiro de 1995. Porém, devido à complexidade que envolve a integração de países com economias de tamanhos tão distintos, o processo como um todo teve de ser adiado e está se desenvolvendo de forma mais gradual do que o previsto anteriormente. Dos principais pontos que compõem o Mercosul, a integração comercial é a área onde mais avanços podem ser notados. De fato, pode-se dizer

que só houve progresso em termos da Tarifa Externa Comum (TEC) e da eliminação de tarifas intra-zona, e mesmo assim em ambos esses tópicos ainda há "pendências", já que existe uma lista de exceção à TEC e ainda podem ser observadas barreiras às trocas no comércio intra-bloco. Dessa forma, o processo de constituição de um mercado comum propriamente dito (isto é, livre circulação de bens, serviços, capital e mão-de-obra) ainda requer muito esforço e compromisso.

Deixando agora de lado as demais propostas (realizadas ou frustradas) do Mercosul, cujo debate não é objeto deste estudo, analisemos o caso da Tarifa Externa Comum (TEC).

Como previsto no Tratado de Assunção, a partir de 01/01/1995, os quatro Estados Partes do Mercosul adotaram a Tarifa Externa Comum (TEC), com base na Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM), com os direitos de importação incidentes sobre cada um desses itens. A utilização de uma tarifa comum às importações de origem extra-bloco serve como o alicerce de sustentação da união aduaneira e visa harmonizar as políticas comerciais do Mercosul em relação a terceiros.

Segundo as diretrizes estabelecidas desde 1992, a TEC deve incentivar a competitividade dos Estados Partes e seus níveis tarifários devem contribuir para evitar a formação de oligopólios ou de reservas de mercado. Também foi acordado que a TEC deveria atender aos seguintes critérios: ter pequeno número de alíquotas; baixa dispersão; maior homogeneidade possível das taxas de proteção efetiva (importações); e que o nível de agregação para o qual seriam definidas as alíquotas era de seis dígitos.

A aprovação da TEC também incluiu alguns mecanismos de ajuste das tarifas nacionais, através de listas de exceções, com prazos definidos para convergência aos níveis da TEC. O objetivo deste mecanismo era possibilitar aos países tempo para se adaptarem às novas condições competitivas do mercado internacional, permitindo a cobrança de tarifas diferenciadas sobre certos produtos de acordo com suas necessidades comerciais. Assim, tarifas elevadas seriam cobradas sobre produtos considerados sensíveis à concorrência externa, ao passo que taxas reduzidas seriam aplicadas sobre certos bens estratégicos (bens de capital usados na fabricação de produtos de exportação, bens não produzidos no mercado interno, etc.).

Com isso tudo, a TEC foi implantada no Brasil pelo Decreto 1.343, de 23/12/1994. A partir de 01/01/2007, no entanto, entrou em vigor no Brasil a nova versão da Nomenclatura Comum do Mercosul (NCM) adaptada à IV Emenda do Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadorias, aprovada pelo Conselho de Cooperação Aduaneira. A adaptação à IV Emenda do Sistema Harmonizado, assim como a correspondente Tarifa Externa Comum (TEC), foi aprovada pelo Grupo Mercado Comum e publicada no Brasil pela Resolução CAMEX 43, de 22/12/2006.

É interessante destacar que de 1997 até o fim de 2003 houve um acréscimo temporário nas alíquotas da Tarifa Externa Comum, que se iniciou em 3 pontos percentuais em 1997, depois foi reduzido para 2,5 pontos percentuais durante o ano de 2001, e para 1,5 ponto percentual a partir de 2002, conforme decisões do Conselho do Mercado Comum.

Com base na decisão CMC 28/09, permanece autorizada a manutenção da lista de exceções à TEC para os quatro Estados Partes, a qual pode ser alterada a cada seis meses, em até 20% dos códigos. Brasil e Argentina podem ter 100 códigos tarifários até 31/12/2011. Pelas Decisões CMC 39/05, 13/06, 27/06, 61/07 e 58/08, foi autorizado adotar, de 2006 ao fim de 2010, alíquotas diferenciadas para bens de informática e telecomunicações.

Assim sendo, conclui-se que o Mercosul está, nos dias de hoje, mais para um estágio de “união aduaneira incompleta”, apresentando espaço para a aplicação de tarifas diferenciadas em determinados casos, e com uma Tarifa Externa Comum (TEC) repleta de exceções.

### **2.2.2 – As Alíquotas de Importação no Brasil entre 2002 e 2007**

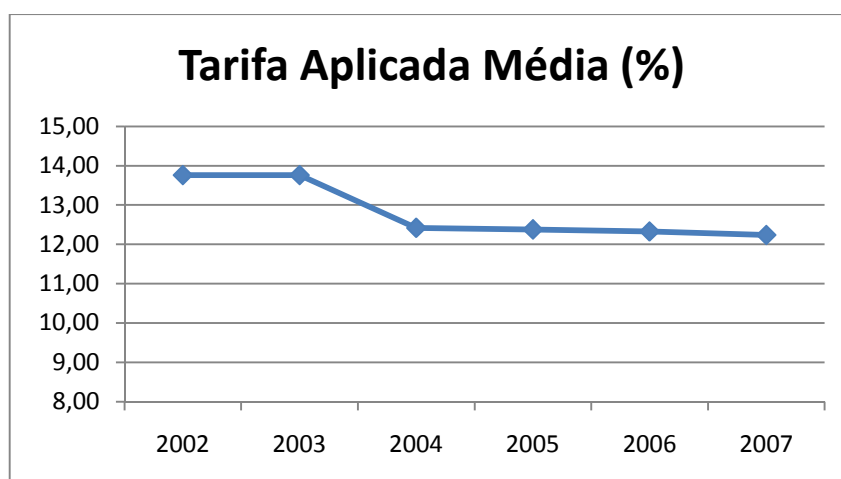
Uma vez apresentado o conceito de Tarifa Externa Comum (TEC), pode-se mostrar como se deu a evolução das tarifas<sup>7</sup> de importação praticadas pelo Brasil entre os anos de 2002 e 2007, período escolhido para o estudo. A **Figura 2.2**, a seguir, representa graficamente a média das tarifas aplicadas sobre as importações brasileiras ao longo do tempo:

---

<sup>7</sup> As tarifas aqui apresentadas são do tipo *ad valorem*. Uma tarifa *ad valorem* é dada por um percentual sobre o valor de um produto.



**Figura 2.2: Evolução da Tarifa Aplicada Média das Importações Brasileiras<sup>8</sup>**



Fonte: Organização Mundial do Comércio

A tarifa aplicada média apresentada no gráfico acima considera as alíquotas que compõem a Tarifa Externa Comum e também as exceções à TEC. Nesse contexto estão também incluídos os produtos não tarifados (alíquota de importação igual a zero).

Apesar de se verificar relativa estabilidade, é notável uma inclinação descendente da curva que representa a tarifa aplicada média entre os anos de 2002 e 2007. Esse fato, que pode ter ocorrido por necessidade de importação em determinados setores ou simplesmente por uma crescente competitividade da produção brasileira, ou ainda por outros motivos quaisquer, se confirmou de forma mais regular a partir do ano de 2005, se alinhando com o câmbio em valorização no mesmo período e criando um ambiente propício à importação na Economia brasileira.

---

<sup>8</sup> Na construção do gráfico foi utilizado o mesmo valor de tarifa para os anos de 2002 e 2003. Como o número referente ao ano de 2003 não está disponível no site da OMC (utilizado como fonte), presumiu-se que não houve mudança na tarifa aplicada média desse ano com relação ao ano anterior.

### CAPÍTULO III: O CASO DO SETOR AUTOMOTIVO BRASILEIRO

O objetivo deste capítulo é tratar do caso específico do setor automotivo brasileiro, tendo sempre em vista as importações de produtos deste setor. Serão expostos dados numéricos referentes à importação brasileira no setor entre os anos de 2002 e 2007. A fim de se obter meros efeitos comparativos, serão também citados números referentes à exportação e à produção do mesmo setor no período. Ao longo do texto esses números estarão se referindo à quantidade, seja em peso (kg) ou em unidades, ou ao valor total das mercadorias *Free on Board* (F.O.B.), conceito que será exposto mais adiante, em US\$. Além disso, todos os dados aqui trabalhados se referem apenas às categorias automotivas que se encontram no intervalo entre os códigos NCM<sup>9</sup> 8703.21.00 e 8703.90.00, conforme a **Tabela 3.1** abaixo:

**Tabela 3.1: Automóveis Considerados no Estudo**

Automóveis considerados no estudo:	
Código NCM	Descrição
8703.21.00	>De cilindrada não superior a 1.000cm <sup>3</sup>
8703.22	>De cilindrada superior a 1.000cm <sup>3</sup> , mas não superior a 1.500cm <sup>3</sup>
8703.22.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista
8703.22.90	Outros
8703.23	>De cilindrada superior a 1.500cm <sup>3</sup> , mas não superior a 3.000cm <sup>3</sup>
8703.23.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista
8703.23.90	Outros
8703.24	>De cilindrada superior a 3.000cm <sup>3</sup>
8703.24.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista
8703.24.90	Outros
8703.3	>Outros veículos, com motor de pistão, de ignição por compressão (diesel ou semidiesel):
8703.31	>De cilindrada não superior a 1.500cm <sup>3</sup>
8703.31.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista
8703.31.90	Outros
8703.32	>De cilindrada superior a 1.500 cm <sup>3</sup> , mas não superior a 2.500cm <sup>3</sup>
8703.32.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista
8703.32.90	Outros
8703.33	>De cilindrada superior a 2.500cm <sup>3</sup>
8703.33.10	Com capacidade de transporte de pessoas sentadas inferior ou igual a seis, incluído o motorista
8703.33.90	Outros
8703.90.00	>Outros automóveis de passageiros, incluindo de uso misto, etc.

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

<sup>9</sup> O código NCM (Nomenclatura Comum do Mercosul) é composto de oito dígitos, sendo os seis primeiros formados pelo Sistema Harmonizado (capítulo, posição e subposição), e os dois últimos (item e subitem), criados de acordo com a definição estabelecida entre os países do Mercosul.

### 3.1 - Um Breve Histórico

Com o final da Segunda Guerra Mundial, em 1945, a demanda nacional por veículos automotores era grande, pois o estoque durante a guerra se reduziu muito devido aos cortes nas importações. Apesar de já existir no Brasil uma montadora desde o ano de 1919 – tendo a Ford como pioneira e logo em seguida no ano de 1925 a General Motors – a indústria automobilística brasileira nessa época se encontrava totalmente dependente de *kits* importados, ou seja, o país não possuía a tecnologia da fabricação e do desenvolvimento dos veículos. Basicamente importavam-se os veículos parcialmente ou totalmente desmontados para serem remontados por subsidiárias estrangeiras ou por empresas nacionais licenciadas.

Conforme destacou Mantellatto (2006), no início dos anos 1950, quando havia grande concorrência entre as maiores indústrias automotivas do mundo por mercados internacionais, o Brasil, maior mercado da América Latina, respondendo por 25% dos veículos em circulação, colocava algumas restrições às importações de veículos. Com o objetivo de reduzir a importação de automóveis, o país adotou medidas que obrigavam as montadoras a escolherem entre abandonar o lucrativo mercado brasileiro ou começar a produzir veículos que contivessem de 90 a 95% de peças nacionais, num prazo de cinco anos, contando ainda com incentivos financeiros.

No início do governo Juscelino Kubitschek, em março de 1956, a Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC) baixou algumas normas que incentivavam as empresas a intensificar o nível de nacionalização em troca de taxas de câmbio favoráveis à importação de componentes, criando uma situação vantajosa para as empresas com produção nacional. Uma vez reduzido seu custo de produção, o preço de venda seria mais atraente à demanda e, conseqüentemente, teriam maior presença no mercado em comparação com as empresas não participantes. Essas medidas já faziam parte da intenção do presidente Kubitschek de desenvolver uma política automotiva própria.

Ainda segundo Mantellatto (2006), o plano automotivo, supervisionado pelo Grupo Executivo para a Indústria Automotiva (GEIA), tinha como principal procedimento o fechamento das atividades comerciais de importação para os produtos automotivos, obrigando as empresas a produzirem no mercado doméstico. Num contexto em que o Brasil ainda não tinha estabelecido uma forte industrialização, esperava-se que a indústria automotiva desempenhasse o papel de setor líder. O automóvel era o símbolo do desenvolvimento e por

isso o setor serviria como referência para medir o sucesso do Plano de Metas de Juscelino, cujo *slogan* da campanha era “50 anos em 5”. Portanto, atingir a meta de produção automotiva tornava-se imprescindível para Kubitschek.

Entre os anos 1950 e meados dos anos 1970, a indústria automobilística se caracterizou como um dos segmentos líderes da expansão da economia brasileira. Já nos anos 1980, a economia brasileira foi marcada por graves desequilíbrios externos e internos. A chamada “década perdida” trouxe queda nos investimentos e no crescimento do PIB, aumento do déficit público, crescimento da dívida externa e interna e ascensão inflacionária, criando assim um ambiente de recessão econômica. Esta recessão trouxe sérias consequências para a indústria automobilística, obrigando as empresas a buscarem novos mercados de exportação. Nesse contexto, já nos primeiros anos da década de 1990, o setor automobilístico e o governo federal deram início a um novo processo de entendimento e a indústria passou a se beneficiar de sucessivas medidas de promoção setorial. Nesta década, inclusive, surge um forte crescimento de intercâmbio comercial entre Brasil e Argentina, constituindo um eixo condutor da integração comercial e produtiva no mercado, sobretudo em decorrência da firmação da instituição do Mercado Comum.

É importante ressaltar que os regimes automotivos argentino e brasileiro constituem um grande sucesso em relação às políticas de competitividade e integração produtiva no âmbito do Mercosul. Os incentivos fiscais e financeiros e a adoção de legislação e instrumentos específicos no quadro dos regimes automotivos estimularam muitos investimentos, que, por sua vez, expandiram e tornaram mais eficientes a capacidade produtiva local. Assim sendo, como observado por Simões e Morini (s.d.), considerando o fluxo de comércio e de novos investimentos diretos estrangeiros (IDE), Argentina e Brasil foram realocados nas estratégias de acumulação de capital das grandes corporações mundiais do setor automobilístico, seja na condição de importantes mercados consumidores ou na posição de grandes produtores mundiais. O resultado é a articulação produtiva intra-bloco das montadoras tradicionais da região (General Motors, Volkswagen, Ford, Fiat), assim como a entrada de novas montadoras (Renault, PSA Peugeot, Citroën, Toyota, Honda e Daimler Chrysler) no bloco na década de 1990.

Durante a década de 1990 a economia brasileira passou por fortes transformações, priorizando-se a política de valorização cambial nos primeiros anos do Plano Real e a abertura

do mercado, que causaram uma série de mudanças na estrutura da indústria automobilística brasileira. As inovações puderam ser observadas nas técnicas de produção, no parque de fornecedores, na terceirização e flexibilização da linha de produção, entre outras. Assim, conforme apontado por Silva (2001), essas novas experiências tinham o objetivo de buscar um fortalecimento a nível internacional, com estratégias voltadas para o mercado local, desenvolvendo carros populares fortes nas vendas nacionais, ou voltadas para o exterior com modelos globais.

As montadoras locais alteraram as suas estratégias em função da nova realidade proposta pelo grupo internacional, principalmente por meio de compra, venda e associações de grandes indústrias para se fortalecerem no mercado mundial. As firmas locais participavam das decisões mundiais e usavam o mercado local como fator atrativo nas negociações. Exemplo disso, também destacado por Silva (2001), foi o caso da Renault, que se associou ao grupo Nissan mostrando como principal foco da parceria o desenvolvimento da Nissan no Mercosul e o da Renault na Ásia. Isso demonstrava que as associações eram formas de cooperar para competir e de aproveitar as economias de escala para ratificá-las dentre os grandes fabricantes mundiais. Outro caso foi o da Daimler-Chrysler, fundada a partir da associação da Mercedes Benz e da Chrysler, fortalecendo as suas operações na Europa, Estados Unidos e Mercosul, com a sua fábrica no Brasil.

A indústria automobilística brasileira esteve inserida em um ambiente que priorizou mais a estabilidade que o crescimento no Plano Real, convivendo com a abertura de mercado e a necessidade de se remodelar às estratégias vigentes até então para garantir a sua sobrevivência. O investimento externo veio atraído pelas boas perspectivas do mercado e a estrutura deste foi tomando a forma de um oligopólio bem concentrado, mas que tendia a se transformar. A disputa por esse mercado estava fundamentada no crescimento da demanda, cuja busca seria conquistada não somente pelo preço, mas principalmente pela diferenciação e inovação do produto. As principais barreiras à entrada, ainda de acordo com Silva (2001), eram de escala técnica, pelo volume mínimo necessário para que um novo concorrente tivesse preços competitivos, e de diferenciação, pelas características técnicas criadas primordialmente pelo mercado de carros populares inexistentes em outros países. Os ciclos do produto eram cada vez mais curtos, mas dependiam do quanto o padrão de consumo ainda aceitava aquele automóvel. Sob esse novo modelo, "a produção quase dobrou entre 1990 e 1998 e os preços

dos populares tiveram um aumento real a partir de 1995, quando as vendas já estavam estabilizadas e as barreiras à entrada criadas" (SILVA, 2001: 45).<sup>10</sup>

Em conclusão, pode-se dizer que as montadoras que aqui já estavam previamente estabelecidas foram afetadas pela abertura de mercado na década de 1990, "mas foram astutas ao aproveitar um novo mercado, de carros populares, cuja alternativa técnica foi viabilizada no governo Itamar Franco por meio de incentivos fiscais, levando a indústria automobilística a reformular a sua estratégia" (SILVA, 2001: 46).<sup>11</sup> Como exemplificado por Silva (2001), diferentes caminhos foram seguidos pelos principais fabricantes brasileiros: Fiat, Ford, GM e Volkswagen. A Fiat adotou a estratégia de vender mais barato e se concentrar em carros populares para conquistar fatias de mercado. Já a Ford buscou reforçar o nome das marcas e fortalecer a identidade do grupo junto ao mercado consumidor. A Volkswagen procurou reduzir custos através da interligação de sistemas com fornecedores, além de relacionar a qualidade como seu principal atrativo. Por fim, a GM apostou no marketing da segmentação da marca, aproveitando a sua vantagem de obter o melhor *mix* de produtos e buscando a liderança por segmentação. Em consequência, a Fiat, com forte penetração no mercado de populares, obteve a liderança do segmento durante quatro anos e manteve uma disputa acirrada com a Volkswagen até 1998; a Ford perdeu mercado pela falta de definição de um mercado-alvo; a GM se manteve com uma importante participação no mercado, concentrando-se no segmento dos veículos mais potentes e que agregam mais valor; e a Volkswagen perdeu participação principalmente junto à Fiat (não fazendo frente à concorrência por preços), porém manteve uma importante participação de mercado pela respeitabilidade da marca. Esse, portanto, era o quadro do mercado brasileiro de automóveis no fim da década de 1990. Os principais *players* ainda detinham quase que a totalidade do mercado, mas já era notável a presença de novos concorrentes, como por exemplo a Renault, a Citroën, a PSA Peugeot, entre outros.

Com a virada do século, essa tendência da indústria automobilística brasileira à especialização em carros mais populares se manteve, fazendo com que não pudessem ser

---

<sup>10</sup> A página 45 onde pode ser encontrada esta citação se refere à revista FAE na qual foi publicado o artigo em questão. Para fins de consulta, maiores informações sobre esta origem podem ser encontradas na bibliografia deste trabalho.

<sup>11</sup> A observação acima serve também para este item, isto é, a mencionada página 46 também se refere à revista FAE na qual foi publicado o artigo tratado.

observadas muitas mudanças em sua estrutura em comparação com o cenário vivido durante a década de 1990.

### **3.2 - Tarifas e Acordos de Complementação Econômica**

Como já foi exposto ao longo deste trabalho, sabe-se que a proteção tarifária constitui uma das grandes influências sobre o nível de importação de um país. Sendo assim, para que se entenda melhor como se deu a relação entre essa proteção e o total das importações brasileiras de automóveis durante o período analisado, é válido verificar como ocorreu a evolução da mesma durante esses anos.

Entre 2002 e 2007 a Tarifa Externa Comum incidente sobre os produtos escolhidos para análise não mudou. A TEC ficou constantemente em 35% (*ad valorem*), que é a alíquota máxima brasileira, correspondendo, portanto, ao nível consolidado da OMC. No entanto, há de se lembrar que essa regra é válida para os países com os quais o Brasil não possui acordos especiais de comércio para o setor automotivo. As exceções, portanto, ficam por conta do seguinte grupo de países<sup>12</sup>: Argentina, Uruguai e Paraguai, na condição de membros do Mercosul, além de Chile e México, devido à existência de acordos específicos. Esses acordos, de forma geral, prevêm um período de abertura gradual até que se obtenha o livre comércio total no setor. É claro que em cada caso há de se respeitar as especificidades do acordo. A seguir, uma breve descrição dos acordos internacionais que envolvem o setor automotivo brasileiro:

#### **Brasil e Argentina – Acordo de Complementação Econômica – ACE 14**

O Acordo de Complementação Econômica nº 14, entre Brasil e Argentina, em vigência desde 20 de dezembro de 1990, foi regido pelo Trigésimo Primeiro Protocolo Adicional até 31 de dezembro de 2005, uma vez que era previsto o início do comércio livre em 1º de janeiro de 2006. O mercado livre não se confirmou e os termos do referido protocolo

---

<sup>12</sup> De acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, há também um Acordo de Complementação Econômica (nº 59), firmado em 16/12/2003 entre o Mercosul e os Países da Comunidade Andina de Nações (Colômbia, Equador e Venezuela) e incorporado ao ordenamento jurídico brasileiro em 31/01/2005, do qual o setor automotivo faz parte. O site da ANFAVEA, no entanto, não faz menção alguma à existência desse acordo. Por outro lado, segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores, foi assinado, em 15/12/2000 na cidade de Florianópolis, o Acordo-Quadro entre Brasil e África do Sul, tendo por objetivo criar uma Área de Livre Comércio. Nesse caso é o site do MDIC que não menciona o referido acordo.

foram prorrogados. A prorrogação se deu primeiramente por 60 dias, através do 32º Adicional e posteriormente até o final do mês de junho de 2006, através do 33º Protocolo Adicional. Em 26/06/2006 os governos do Brasil e Argentina assinaram um acordo provisório com vigência até 30/06/2008. Esta prorrogação se deu por meio do 35º Protocolo Adicional. Em 23 de junho de 2008 foram firmadas as novas (e atuais) regras do acordo, regido dessa vez pelo 38º Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica nº 14, referente ao comércio dos produtos do setor automotivo entre Brasil e Argentina. As principais regras acordadas são:

- ➔ Prazo de duração de seis anos (de 1º de julho de 2008 até 30 de junho de 2014), sendo que a partir do 6º e último ano desse acordo o comércio de todos os produtos automotivos não estará sujeito a tarifas e nem a limitações quantitativas;
- ➔ Fluxo de comércio bilateral monitorado, a partir de 1º de julho de 2008 até 30 de junho de 2013, trimestralmente, de forma global;
- ➔ Comércio dos produtos automotivos entre esses dois países, com margem de preferência de 100% (alíquota do imposto de importação de 0%), realizado levando em consideração o coeficiente de desvio sobre as exportações anuais ("flex"), que é a relação entre as importações e exportações de cada país. No caso em que o comércio seja deficitário para a Argentina, o "flex", neste país, não deverá ser superior a 1,95. No caso do déficit ocorrer no Brasil, o "flex" no Brasil não deverá ser superior a 2,5. Assim sendo, nos novos termos do Acordo o acesso argentino ao mercado brasileiro, sem tarifas, poderá ser maior do que o acesso brasileiro ao mercado argentino;
- ➔ Não existirá um limite máximo para as exportações entre os dois países, com margem de preferência de 100%, na medida em que sejam respeitados os "flex" de cada país.

Através da análise da sequência de regras acima, pode-se afirmar que o comércio automotivo entre Brasil e Argentina é administrado, diferente dos casos de vários outros produtos para os quais o livre comércio entre esses países já foi estabelecido.

### **Brasil e Uruguai – Acordo de Complementação Econômica - ACE 02**

O Acordo de Complementação Econômica existente entre Brasil e Uruguai (ACE 02), em vigência desde 20 de dezembro de 1982, foi regido pelos 66º e 67º Protocolos Adicionais



até 30 de junho de 2008. Posteriormente passou a valer o 68º Protocolo Adicional ao Acordo, com vigência de 1º de julho de 2008 até 30 de junho de 2014<sup>13</sup>. Sendo assim, este último Protocolo Adicional contém a atual regulação para o comércio bilateral de produtos automotivos entre Brasil e Uruguai. A seguir estão listadas algumas das principais regras acordadas:

➔ Os produtos automotivos uruguaios que cumprem com o regime de origem do Mercosul (veículos, conjuntos e subconjuntos de autopeças com Índice de Conteúdo Regional Preferencial – ICR=60%) têm margem de preferência de 100% e não têm cotas ao serem exportados para o Brasil.

➔ Os veículos, conjuntos e subconjuntos de autopeças produzidos no Uruguai podem alternativamente cumprir com um regime de origem mais brando do que o usado no Mercosul (sendo, nesse caso, permitido um ICR=50%) e receber margem de preferência de 100% limitada às seguintes cotas: Automóveis e comerciais leves – 20 mil unidades por período de 12 meses (de 1º de julho a 30 de junho); Veículos utilitários pesados (capacidade de carga maior que 1500 kg e peso total menor que 3500 kg) – 2500 unidades por período de 12 meses; Caminhões – 2500 unidades por período de 12 meses; Conjunto e subconjunto de autopeças – US\$ 100 milhões por período de 12 meses.

➔ Os veículos, conjuntos e subconjuntos de autopeças produzidos no Uruguai que no início de sua produção não conseguirem cumprir com o ICR de 50% também podem receber margem de preferência de 100%, desde que se enquadrem no conceito de Novo Modelo e tenham aprovado um Programa de Integração Progressiva de cinco anos (começa com ICR de 30% no primeiro ano e atinge o ICR de 50% no início do quinto ano).

➔ Os automóveis, comerciais leves, utilitários pesados, conjuntos e subconjuntos de autopeças que cumprirem com o ICR de 60% e as peças que cumprirem a Regra Geral de Origem do Mercosul, produzidos no Brasil, terão margem de preferência de 100% na exportação para o Uruguai, limitados às cotas concedidas por período nos seis períodos de 12 meses, que se iniciam em 1º de julho de 2008 e têm fim em 30 de junho de 2015: 1º período –

---

<sup>13</sup> Aqui mais uma vez os sites do MDIC e da ANFAVEA se contradizem. O fim da vigência do 68º Protocolo Adicional ao Acordo de Complementação Econômica entre Brasil e Uruguai (ACE 02) de que o texto trata (30 de junho de 2014) está de acordo com as informações fornecidas pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. O MDIC aponta como o fim da vigência do referido Protocolo Adicional o dia 30 de junho de 2015.

os veículos terão cota fixa de 6500 unidades e as autopeças cota fixa de US\$ 85 milhões; 2º período - os veículos e as autopeças terão cota variável que resultará da multiplicação por 2,24 do valor US\$ FOB da exportação do 1º período, do Uruguai para o Brasil, de produtos automotivos. Os veículos, adicionalmente à cota variável, terão uma cota de 3.750 unidades; 3º ao 6º períodos - os veículos e as autopeças terão cotas variáveis expressas em US\$ FOB que resultarão da multiplicação do montante das exportações de produtos automotivos do Uruguai para o Brasil, efetivadas durante o período anual imediatamente anterior, pelos seguintes fatores: 3º período: 1,84 – 4º período: 1,34 – 5º período: 0,89 – 6º período: 0,87.

➔ As exportações brasileiras destes produtos automotivos que ultrapassarem as cotas terão uma margem de preferência menor que 100%, da seguinte maneira: 1º período - MP de 70%, 2º período - MP de 50%, e do 3º ao 6º períodos - MP de 30%.

➔ Os veículos, conjuntos e subconjuntos de autopeças produzidos no Brasil que no início de sua produção não conseguirem cumprir com o ICR de 60% também podem receber margem de preferência de 100% desde que se enquadrem no conceito de Novo Modelo e tenham aprovado um Programa de Integração Progressiva de três anos (começa com ICR de 40% no primeiro ano e atinge o ICR de 60% no início do terceiro ano).

➔ No decorrer deste Acordo os resultados do comércio de produtos automotivos entre os dois países serão monitorados trimestralmente por um Comitê Automotivo Bilateral e, no caso de não serem atingidos os resultados esperados, este Comitê poderá propor ações que possibilitem a correção de rumo em direção às metas perseguidas.

### **Brasil e México – Acordo de Complementação Econômica - ACE 55**

O Acordo de Complementação Econômica no qual está exposta a regulação para o comércio de produtos automotivos entre Brasil e México (ACE 55) entrou em vigência a partir do ano de 2003. Em 22 de agosto de 2007 foi internalizado o Primeiro Protocolo Adicional a esse acordo. As regras para o comércio de produtos automotivos entre Brasil e México estão no Apêndice II do Acordo, o qual também já sofreu alterações pelo 1º Protocolo Adicional ao Apêndice II do ACE 55, incorporado ao ordenamento jurídico nacional em 11 de agosto de 2005. Além de Brasil e México, fazem também parte deste acordo as demais nações componentes do Mercosul, isto é, Argentina, Paraguai e Uruguai.

Assim como os outros dois Acordos de Complementação Econômica descritos nas páginas anteriores, este também apresenta suas próprias especificidades. Cabe, no entanto, destacar que, para os veículos de carga máxima de até 8845 kg e para as autopeças constantes do Acordo, já foi implementado o comércio livre entre os dois países.

### **Brasil e Chile – Acordo de Complementação Econômica - ACE 35**

O Acordo de Complementação Econômica que estabelece os critérios do comércio de produtos automotivos entre Brasil e Chile (ACE 35), em vigência desde 25 de junho de 1996, é atualmente regido pelos 30º e 40º Protocolos Adicionais, internalizados em 03/10/2002 e 29/12/2005, respectivamente. Fazem parte desse acordo, além de Brasil e Chile, os demais países que compõem o Mercosul, isto é, Argentina, Paraguai e Uruguai. Resguardadas maiores particularidades do acordo em questão, importa ressaltar que desde 1º de janeiro de 2007 já é praticado o livre comércio entre a República Federativa do Brasil e a República do Chile.

Cabe também destacar que em todo o período entre os anos de 2002 e 2007 não houve importação brasileira alguma de automóveis provenientes do Chile. É, provavelmente, por esse motivo que, distintamente do que se observou em relação aos demais países com os quais o comércio automotivo é administrado, com relação ao Chile não foram criados quaisquer mecanismos de administração ou proteção.

### **Mercosul (Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai) – Acordo de Complementação Econômica – ACE 18**

Além de todos esses Acordos de Complementação Econômica já citados, existe também o ACE 18, assinado ainda durante o primeiro ano do Mercosul (1991), que apresenta uma tentativa de estabelecer uma política única para os setores automotivos dos países membros deste grupo. Há muitas regras envolvidas neste acordo, que já foi alterado por uma série de Protocolos Adicionais. Porém, de uma maneira geral, desde sua origem o ACE 18 procurou definir uma regulação para tratar da convergência das diferentes alíquotas de importação praticadas por cada um dos componentes do Mercosul (para os produtos automotivos) ao nível da TEC, além de tratar de algumas exceções à Tarifa Externa Comum. O acordo em questão também procura estabelecer as bases para a instauração do livre comércio no setor automotivo no âmbito do Mercosul, assim como criar condições favoráveis

ao desenvolvimento de uma plataforma regional integrada e competitiva com capacidade de explorar oportunidades de exportações para terceiros mercados.

### 3.3 – Evolução da Indústria no Período 2002-2007

Uma vez mostrados o desenvolvimento inicial da indústria automotiva brasileira, o comportamento da alíquota de importação praticada pelo Brasil nesse setor durante o período analisado e os acordos internacionais dos quais o setor automotivo brasileiro faz parte, trabalhemos agora alguns dados sobre produção e exportação desta indústria, entre os anos de 2002 e 2007, para que sirvam de comparação com os números referentes à importação no mesmo período, que constituem o real foco deste estudo.

#### 3.3.1 – A Evolução da Produção

A **Tabela 3.2** abaixo mostra o total produzido, em unidades, pela indústria automotiva brasileira entre os anos de 2002 e 2007:

**Tabela 3.2: Produção de Automóveis (2002-2007)**

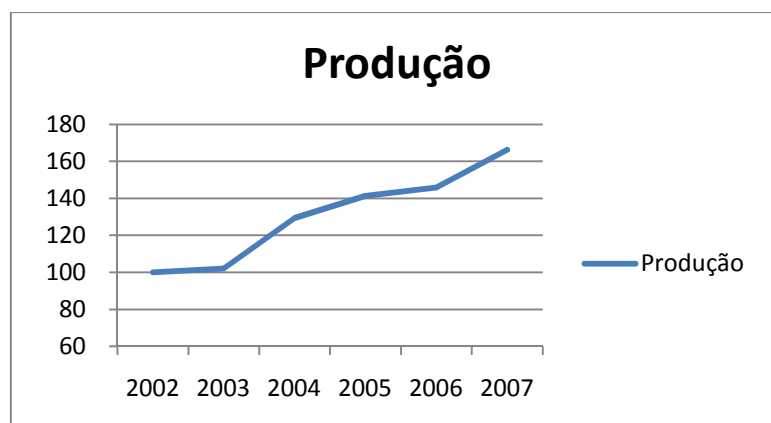
Produção (Em Unidades)	
<b>2002</b>	1.791.530
<b>2003</b>	1.827.791
<b>2004</b>	2.317.227
<b>2005</b>	2.530.840
<b>2006</b>	2.612.329
<b>2007</b>	2.980.108

Fonte: ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores)

Esses dados se referem a veículos montados e desmontados (CKD). A sigla “CKD” abrevia a expressão, em inglês, *Completely Knocked-Down*. Os veículos produzidos ou exportados CKD são aqueles que ainda não foram montados. Máquinas agrícolas não foram consideradas.

A seguir, a **Figura 3.1** mostra a representação gráfica da evolução da produção brasileira de automóveis:

**Figura 3.1: Produção de Automóveis, em unidades (2002=100)**



Fonte: ANFAVEA

Com base nos dados acima expostos, nota-se que em todo o período analisado a produção permanece sempre crescente, a despeito de quaisquer variações na taxa de câmbio.

### 3.3.2 – A Evolução das Exportações

Uma vez exposta a evolução da produção automotiva brasileira, mostremos agora como se comportaram as exportações desta indústria dentro do mesmo período:

**Tabela 3.3: Exportações de Automóveis (2002-2007)**

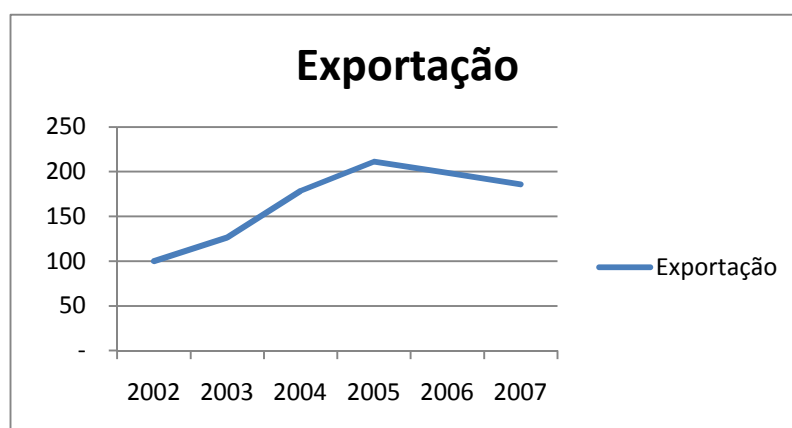
Exportação (Em Unidades)	
2002	424.415
2003	535.980
2004	758.787
2005	897.144
2006	842.837
2007	789.371

Fonte: ANFAVEA (Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores)

Esses dados também se referem a veículos montados e desmontados (CKD), assim como também não consideram máquinas agrícolas.

A seguir, a **Figura 3.2** mostra a representação gráfica da evolução das exportações brasileiras de automóveis:

**Figura 3.2: Exportações de Automóveis, em unidades (2002=100)**



Fonte: ANFAVEA

De imediato já se percebe que, ao contrário da produção, as exportações, crescentes até 2005, viram e passam a decrescer em 2006 e 2007, possivelmente influenciadas pela valorização cambial brasileira que seguiu esses anos. Vejamos agora como se comportaram as exportações brasileiras de automóveis se medidas em peso (kg) e em valor (US\$) das mercadorias *Free on Board* (F.O.B.)<sup>14</sup>. Isso é o que mostra a **Tabela 3.4** abaixo:

**Tabela 3.4: Exportações de Automóveis (2002-2007)**

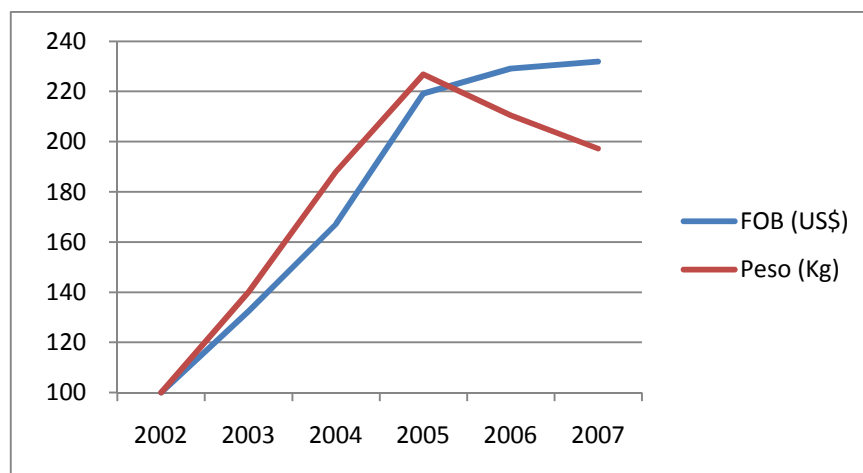
TOTAL EXPORTADO		
	FOB (US\$)	Peso (kg)
2002	2.006.154.546	287.699.241
2003	2.655.788.773	403.009.287
2004	3.351.541.779	541.126.749
2005	4.395.334.960	652.388.987
2006	4.597.287.254	605.395.192
2007	4.652.724.244	567.546.473

Fonte: MDIC (Alice Web)

<sup>14</sup> Esse conceito designa uma modalidade de repartição de responsabilidades, na qual o remetente da mercadoria (exportador) é responsável pelos custos de transporte e seguro da carga somente até que esta seja embarcada no navio. O comprador (importador) torna-se responsável pelo pagamento do transporte e do seguro a partir daí (frete e seguro internacionais). Grosso modo, os valores *Free on Board* se referem aos preços das mercadorias em seus países de origem e embarcadas no navio, sem ainda considerar os gastos com frete e seguro internacionais necessários para que os produtos percorram seus caminhos até seus destinos finais e que, consequentemente, ainda impactarão nos preços finais das mercadorias.

Através da análise da tabela fica claro que o total exportado em peso (kg) acompanha a variação vista nas exportações em unidades, isto é, passa a decrescer a partir de 2006. Em contrapartida, se consideradas as exportações medidas em valor das mercadorias FOB (US\$), verifica-se que os números são sempre crescentes. A **Figura 3.3** relata graficamente essa situação:

**Figura 3.3: Exportações de Automóveis (2002=100)**



Fonte: MDIC (Alice Web)

### 3.3.3 – A Evolução das Importações

Observou-se que a produção da indústria automotiva brasileira permaneceu sempre crescente no período que vai do ano 2002 ao ano 2007. Os números referentes às exportações desta indústria, por sua vez, apresentaram comportamentos distintos de acordo com a forma em que foram medidos. Assim, as exportações da indústria automobilística brasileira, se medidas em valor das mercadorias FOB (US\$), também foram sempre crescentes durante o período analisado, enquanto que se medidas em peso (kg) ou em unidades estas foram crescentes de 2002 até 2005, mas decresceram em 2006 e 2007. A partir dessa base comparativa, analisemos agora como se comportaram as importações brasileiras de automóveis entre 2002 e 2007. A **Tabela 3.5** abaixo mostra o total importado, na indústria em questão, em peso (kg) e em valor das mercadorias FOB (US\$):

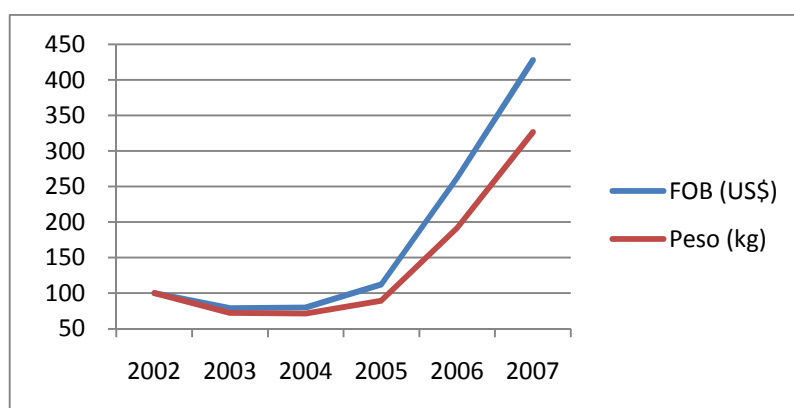
**Tabela 3.5: Importações de Automóveis (2002 – 2007)**

TOTAL IMPORTADO		
	FOB (US\$)	Peso (kg)
2002	729.804.122	97.251.412
2003	578.045.723	70.332.189
2004	582.524.577	69.359.918
2005	818.376.813	87.001.628
2006	1.914.008.323	186.458.611
2007	3.121.040.844	317.350.731

Fonte: MDIC (Alice Web)

A seguir, a **Figura 3.4** representa graficamente as oscilações observadas na tabela acima:

**Figura 3.4: Importações de Automóveis (2002=100)**



Fonte: MDIC (Alice Web)

O gráfico mostra como variaram as importações brasileiras de automóveis no período 2002-2007. Visivelmente há uma diferença nas proporções tomadas pelas curvas que representam as importações em valor (US\$) e em peso (kg). No entanto, apesar do notável descolamento da curva que expressa o total importado em valor (US\$), pode-se observar que ambas as curvas seguem praticamente o mesmo comportamento dentro do período analisado, isto é, uma tendência à queda entre 2002 e 2004 seguida de forte recuperação entre 2005 e 2007. É importante lembrar que esse comportamento é perfeitamente condizente com as oscilações cambiais do período, que já foram tratadas no segundo capítulo.

Para se ter uma idéia das principais origens das importações brasileiras de automóveis, a **Tabela 3.6** abaixo mostra alguns exemplos relevantes:



**Tabela 3.6: Importações por País de Origem**

IMPORTAÇÕES POR PAÍS DE ORIGEM FOB (US\$)						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Alemanha	114.490.076	156.088.848	89.350.637	150.883.232	312.038.138	201.582.538
Argentina	336.736.730	208.548.345	216.793.170	325.488.307	876.927.298	1.650.087.589
Coréia do Sul	12.768.835	6.563.240	7.653.671	26.041.369	85.299.891	309.694.349
EUA	10.123.008	12.567.961	17.806.187	20.690.186	33.980.280	49.657.491
França	39.184.199	26.230.448	21.937.902	30.497.656	39.344.678	41.450.523
Japão	75.987.318	63.983.128	85.618.363	111.787.966	117.428.434	171.733.489
México	54.790.508	30.846.711	11.450.372	27.266.746	318.152.405	523.359.354
Reino Unido	6.942.693	9.817.252	22.102.588	34.971.834	51.225.296	88.182.888
Outros	78.780.755	63.399.790	109.811.687	90.749.517	79.611.903	85.292.623

Fonte: MDIC (Alice Web)

Como se pode notar, de uma forma geral, os países identificados como origens relevantes das importações brasileiras contribuem para o formato do gráfico acima, apresentando números modestos até 2004 seguidos de valores mais robustos a partir de 2005. É interessante também atentar para os números que representam as importações vindas da Alemanha, Argentina, Japão e México, além da crescente participação de automóveis coreanos no mercado brasileiro. Juntos esses países foram responsáveis por mais de 80% das nossas importações em 2002 e por mais de 90% em 2007, conforme está explícito na **Tabela 3.7** a seguir:

**Tabela 3.7: Importações por País de Origem (%)**

IMPORTAÇÕES POR PAÍS DE ORIGEM FOB (US\$)						
	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Alemanha	15,7%	27,0%	15,3%	18,4%	16,3%	6,5%
Argentina	46,1%	36,1%	37,2%	39,8%	45,8%	52,9%
Coréia do Sul	1,7%	1,1%	1,3%	3,2%	4,5%	9,9%
EUA	1,4%	2,2%	3,1%	2,5%	1,8%	1,6%
França	5,4%	4,5%	3,8%	3,7%	2,1%	1,3%
Japão	10,4%	11,1%	14,7%	13,7%	6,1%	5,5%
México	7,5%	5,3%	2,0%	3,3%	16,6%	16,8%
Reino Unido	1,0%	1,7%	3,8%	4,3%	2,7%	2,8%
Outros	10,8%	11,0%	18,9%	11,1%	4,2%	2,7%

Fonte: MDIC (Alice Web)

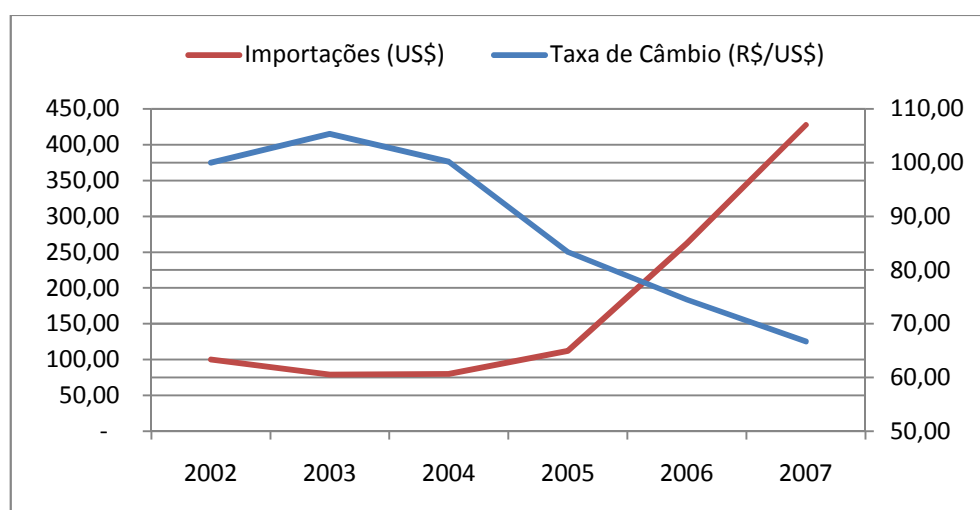
Alguns motivos podem explicar essa concentração das importações brasileiras em poucas origens. Empresas japonesas e alemãs são tidas como referências mundiais na indústria automobilística. Marcas como a Honda e a Toyota (ambas japonesas) são

amplamente comercializadas não só aqui no Brasil, mas também em outros mercados, como por exemplo nos EUA. As montadoras alemãs, por sua vez, costumam ser focadas na produção de automóveis de luxo, que possuem alto valor agregado. Esse é o caso de marcas como BMW, Mercedes-Benz, Porsche e Audi. Além disso, nos últimos anos, marcas coreanas como a Kia e a Hyundai têm conquistado cada vez mais os consumidores brasileiros, ampliando rapidamente suas participações em nosso mercado.

No entanto, como pode ser notado através da tabela acima, a maior parte das importações brasileiras de automóveis é proveniente da Argentina e do México, países que não são “berços” de nenhuma grande empresa da indústria automobilística mundial. Essa constatação, contudo, não pode ser considerada como algo muito surpreendente, visto que, como já foi discutido, com ambos esses países o Brasil possui acordos automotivos diferenciados. Além disso, interessa também destacar que as principais origens das importações brasileiras de automóveis são aquelas nas quais se localizam plantas de grupos já estabelecidos no Brasil, o que mostra a força do comércio intra-firma na indústria em questão.

Voltando à questão cambial, para uma melhor visualização da relação entre as importações brasileiras de automóveis e a taxa de câmbio, no período que vai do ano 2002 ao ano 2007, analisemos a **Figura 3.5** a seguir:

**Figura 3.5: Importações<sup>15</sup> X Taxa de Câmbio<sup>16</sup> (2002=100)**



Fonte: Importações - MDIC (Alice Web); Taxa de Câmbio – Banco Central do Brasil

<sup>15</sup> Os números correspondentes às importações que aparecem no gráfico se referem ao valor das mercadorias FOB (US\$).

<sup>16</sup> Para a construção da curva que representa o câmbio foram utilizadas as médias anuais das cotações de fechamento Ptax de venda.

Pode-se claramente perceber que o gráfico é "espelhado", isto é, as duas curvas apresentam movimentos contrários ao longo do tempo. Essa relação entre as importações e a taxa de câmbio na verdade já havia sido percebida anteriormente. Como já foi dito, as importações brasileiras de automóveis apresentaram uma tendência decrescente entre 2002 e 2004, período em que o câmbio encontra-se desvalorizado (taxa de câmbio alta), e em seguida aumentaram num ritmo muito forte a partir de movimentos de valorização cambial (entre 2005 e 2007).

Ao longo deste capítulo foram feitas algumas análises sobre números da indústria automotiva brasileira. A exposição de dados referentes à produção e à exportação desta indústria foi feita apenas com o intuito de formar uma base comparativa para o estudo do objeto final deste trabalho, as importações. A análise mais cautelosa da indústria automobilística brasileira entre 2002 e 2007 (através da identificação de origens de suas importações, da exposição dos acordos internacionais que a envolvem, e de seus números finais) permitiu a verificação da influência tanto do câmbio quanto das alíquotas de importação sobre o total das importações brasileiras de automóveis nesse período.

## CONCLUSÃO

O presente trabalho procurou mostrar como algumas das diversas variáveis que interferem no comércio internacional efetivamente agem sobre o nível de importações de um país. Para isso foram explicadas algumas dessas origens de interferências sobre as importações (como a taxa de câmbio, as tarifas de importação e influências de ordem microeconômica) de forma genérica, e em seguida foi feito um estudo mais direcionado para a Economia brasileira.

A análise mais detalhada dos números de um setor específico (no caso, o setor automotivo), aliada a um histórico recente de duas dessas influências consideradas importantes no estudo (câmbio e alíquotas de importação) e a paralelos traçados com variações de certas exportações brasileiras, permitiu a obtenção de algumas conclusões interessantes.

Ao observar os números referentes às importações e exportações do setor automotivo brasileiro entre os anos de 2002 e 2007 (período escolhido para estudo), constatou-se que esses, de maneira geral, foram condizentes com a oscilação cambial do período. Isto é, em geral as importações deste setor apresentaram números modestos entre 2002 e 2004, enquanto o câmbio brasileiro se encontrava desvalorizado, seguidos de números bem mais robustos entre 2005 e 2007, período de forte valorização cambial. As exportações, em contrapartida, se posicionaram de maneira oposta, com tendência ao decréscimo a partir de movimentos de valorização da taxa de câmbio brasileira.

As tarifas sobre importações também provaram sua importância, uma vez que elas (a ausência delas, na verdade) foram as responsáveis por definir as principais origens das importações do setor automotivo brasileiro no período analisado: Argentina e México. O livre comércio (total ou gradual) intra-setor, de fato, faz parte de acordos de complementação econômica existentes entre o Brasil e essas nações.

As conclusões explícitas até então, baseadas exclusivamente na análise do setor automotivo brasileiro, sugerem uma maior importância do câmbio e das alíquotas de importação (inseridas no contexto dos acordos especiais de comércio) em detrimento de outras possíveis influências sobre a evolução das importações de um país. Contudo, como foi exposto ao longo do primeiro capítulo deste estudo, há muitas outras variáveis envolvidas na

definição das relações de comércio exterior de uma nação. Destacou-se, por exemplo, o fato de haver empresas exportadoras com poder de mercado suficiente para influir nos preços internacionais de seus produtos, como é o caso da Embraer, que através de uma produção com inovação e tecnologia de ponta parece não ser suscetível aos efeitos das variações cambiais. Exemplos como esse, isto é, em que uma das várias influências que definem o volume importado ou exportado de um setor ganha mais relevância que as demais, são perfeitamente normais.

Portanto, diante do exposto, seria um tanto quanto precipitado afirmar veementemente que uma das muitas influências sobre o nível de importações de um país foi, de fato, o principal determinante sobre certo comportamento observado. No tocante às importações do setor automotivo brasileiro entre 2002 e 2007, pode-se dizer que a evolução cambial do período provavelmente muito contribuiu para as variações sofridas pelas mesmas, embora atribuir completa responsabilidade ao câmbio seja mais complicado, até porque há muitas outras influências que nem se quer puderam ser abordadas nesse estudo e que podem ter significativa relevância, como por exemplo a divisão de trabalho entre as plantas de um mesmo grupo internacional e, conseqüentemente, o comércio intra-firma.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMEIDA, Mirian; FONTES, Rosa; ARBEX, Marcelo. *Retrospectiva dos regimes cambiais brasileiros com ênfase em bandas de câmbio*. Ensaios FEE. Porto Alegre, vol. 21, n.1, p.7-43, 2000. Disponível em <<http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/viewFile/1959/2338>> . Acesso em 12 ago. 2010.

ANFAVEA - Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores. Disponível em <[www.anfavea.com.br](http://www.anfavea.com.br)>. Acessado em diversas datas.

ARAÚJO JÚNIOR, José Tavares. *Progresso Técnico e Desempenho Exportador: Peculiaridades do Caso Brasileiro*. Trabalho preparado para o XXII Fórum Nacional de 2009. Rio de Janeiro, 17 a 20 de maio de 2010. Disponível em <<http://www.forumnacional.org.br/pub/ep/EP0343.pdf>>. Acesso em 10/07/2010.

AVERBUG, André. *Mercosul: Conjuntura e Perspectivas*. Disponível em <[http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes\\_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1006.pdf](http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/revista/rev1006.pdf)>. Acesso em 22 jun. 2010.

BACEN – Banco Central do Brasil. Disponível em <[www.bcb.gov.br](http://www.bcb.gov.br)>. Acessado em diversas datas.

BALISTIERO, Ricardo. *Política Econômica do Governo Lula: Avaliações e Tendências*. Revista Eletrônica da FIA. São Bernardo do Campo, vol. II, n. 2, p. 22-31, Jul./Dez. 2006. Disponível em <[http://intranet.fia.edu.br/acesso\\_site/fia/academos/revista2/3.pdf](http://intranet.fia.edu.br/acesso_site/fia/academos/revista2/3.pdf)>. Acesso em 11 jun. 2010.

BLANCHARD, Olivier. *Macroeconomia: Teoria e Política Econômica*. Tradução [da segunda ed. Original] de Maria José Cyhlar Monteiro. Rio de Janeiro: Campus, 2001.

CARNEIRO, Ricardo. *A supremacia dos mercados e a política econômica do governo Lula*. Política Econômica em Foco, n. 7, nov. 2005/abr. 2006. Disponível em <[http://www.iececon.net/PEF/Introducao\\_07-PEF.pdf](http://www.iececon.net/PEF/Introducao_07-PEF.pdf)>. Acesso em 11 jun.2010.

DATHEIN, Ricardo. *Governo Lula: análise crítica dos resultados, das perspectivas e das alternativas às políticas econômicas adotadas*. Disponível em <<http://www.sep.org.br/artigo/ixcongresso54.pdf>>. Acesso em 11 jun. 2010.

FUNCEX – Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior. Disponível em <[www.funcex.com.br](http://www.funcex.com.br)>.

GALANTO CONSULTORIA. Disponível em <[www.galanto.com.br](http://www.galanto.com.br)>. Acessado em diversas datas.

GARCIAI, Sandro Ruduit. *Sociedade e Cultura*, vol. 6, n. 2, jul./dez. 2003, p. 217-219. Resenha de: NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda De Almeida; CARVALHO NETO, Antonio Moreira. *Indústria Automotiva: a Nova Geografia do Setor Produtivo*. Rio de Janeiro: Editora DP&A, 2002.

GIAMBIAGI, Fabio: *Rompendo com a Ruptura: o Governo Lula (2003-2004)*. In: VILLELA, André; GIAMBIAGI, Fábio (Orgs). *Economia Brasileira Contemporânea*. Rio de Janeiro: Campus Editora, 2005.

IPEADATA – Base de Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Disponível em <[www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br)>.

KRUGMAN, P. R. e OBSTFELD, M. *Economia internacional: teoria e política*. São Paulo: Makron Books, 2001.

KRUGMAN, Paul. *Increasing Returns, Monopolistic Competition, and International Trade*. *Journal of International Economics*, v. 9, n. 4, 1979.

KRUGMAN, Paul. *Scale Economies, Product Differentiation, and the Pattern of Trade*. *American Economic Review*, v. 70, n. 5, 1980.

KUPFER, David. *Tecnologia e emprego são realmente antagônicos?* In: SICSÚ, J.; PAULA, L. F.; MICHEL, R. (Orgs). *Novo-Desenvolvimentismo: um projeto nacional de crescimento com equidade social*. Barueri: Manole, 2005.

MANTELLATTO, Luciana. *O Processo de Integração do Setor Automobilístico no Mercosul*. *Revista de Negócios Internacionais*. Piracicaba, 4(7), p.19-25, 2006.

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Disponível em <[www.mdic.gov.br](http://www.mdic.gov.br)>. Acessado em diversas datas.

OMC – Organização Mundial do Comércio. Disponível em <[www.wto.org](http://www.wto.org)>. Acesso em 12 jul. 2010.

SENHORAS, Eloi Martins; DIAS, Josimara Martins. *Tendências Da Indústria Automotiva Brasileira: Um Estudo Do Caso Fiat*. Disponível em <<http://www.ead.fea.usp.br/semead/8semead/resultado/trabalhosPDF/223.pdf>>. Acesso em 17 mai. 2010.

SICSÚ, João. *Definições, primeiros resultados e perspectivas da política econômica do governo Lula*. Disponível em <[http://www.ie.ufrj.br/moeda/pdfs/definicoes\\_primeiros\\_resultados\\_perspectivas.pdf](http://www.ie.ufrj.br/moeda/pdfs/definicoes_primeiros_resultados_perspectivas.pdf)>. Acesso em 11 jun. 2010.

SILVA, Christian Luiz Da. *Competitividade e Estratégia Empresarial: Um Estudo de Caso da Indústria Automobilística Brasileira na Década de 1990*. Revista FAE. Curitiba, v.4, n.1, p. 35-48, Jan./Abr. 2001.

SIMÕES, Regina Celia Faria; MORINI, Cristiano. *Regime automotivo, reestruturação produtiva e competitiva: um estudo do comportamento da indústria automobilística no MERCOSUL na década de 1990*. Disponível em <<http://www.unimep.br/phpg/mostraacademica/anais/4mostra/pdfs/30.pdf>>. Acesso em 13 mai. 2010.